



# Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma

Uudenmaan ELY-keskus: Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme



**RAPORTTEJA 72 | 2012**  
**KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TOIMENPIDESUUNNITELMA**  
**UUDENMAAN ELY-KESKUS: UUSIMAA, KANTA-HÄME JA PÄIJÄT-HÄME**

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Annika Ilveskoski**  
**Valokuvat: Reijo Helaakoski ja Sakari Somerpalo**  
**Painopaikka: Kouvola**

**ISBN 978-952-257-584-5 (painettu)**  
**ISBN 978-952-257-585-2 (PDF)**

**ISSN 2242-2846**  
**ISSN 2242-2846 (painettu)**  
**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-257-585-2**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**

# Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma

Uudenmaan ELY-keskus: Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme

# Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee liikennepolitiikan keskeisiä tavoitteita toimivasta, terveellisestä, taloudellisesta ja ympäristön kannalta kestävästä liikennejärjestelmästä. Tärkeimmät keinot kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi ja suosion lisäämiseksi on koottu eri tahojen yhteistyönä laadittuun, vuoden 2012 alussa valmistuneeseen Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliseen toimenpidesuunnitelmaan 2020.

ELY-keskukset toteuttavat omalta osaltaan liikennepolitiikan linjauksia ja valtakunnallisen suunnitelman toimenpiteitä. Nyt laadittu Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma kertoo, miten Uudenmaan ELY-keskus toimii kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja valtakunnallisen suunnitelman toteuttamiseksi.

Suunnitelma on laadittu Uudenmaan ELY-keskuksessa Mari Ahosen johdolla. Sen tekemiseen on osallistunut laaja joukko Uudenmaan ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen asiantuntijoita. Konsulttina työstä on vastannut Sakari Somerpalo ja siihen ovat osallistuneet Annamari Ruonakoski ja Mikko Lautala Linea Konsultit Oy:stä sekä Juha Heltimo Strafica Oy:stä.

# Sisältö

<b>1 Tausta</b>	<b>6</b>
<b>1.1 ELY-keskus kävelyn ja pyöräilyn edistäjänä</b>	<b>6</b>
<b>1.2 Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen liikennepolitiikan tavoitteena</b>	<b>7</b>
Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt	7
Kävely ja pyöräily liikennepolitiikassa	7
ELY-keskuksen toiminnan tavoitteet	8
<b>1.3 Kävely ja pyöräily kulkutapoina</b>	<b>9</b>
Kävely- ja pyöräilymatkojen kulkutapaosuuden kehitys	9
Yhdyskuntarakenteen vaikutus	9
Matkan pituus	12
Matkan tarkoitus, ikäryhmät ja vuodenaika	13
<b>1.4 Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus</b>	<b>14</b>
<b>1.5 Kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaali</b>	<b>17</b>
<b>2 Toimenpiteet</b>	<b>18</b>
<b>2.1 Tärkeät valinnat</b>	<b>18</b>
Rutiinien ja tottumusten murtaminen	18
Palvelut ja teknologia arjen apuna	20
<b>2.2 Reitti selvä</b>	<b>21</b>
Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan	21
Jalankulku houkuttelevaksi	22
Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla	23
Matkaketjut toimiviksi	25
Kunnossapito kuntoon	26
<b>2.3 Kaikki lähellä</b>	<b>27</b>
Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan	27
Palvelut lähelle	27
Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin	28
<b>2.4 Järjestelmä toimii</b>	<b>29</b>
Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta	29
Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita	31
Ryhdytään toimeen	31
<b>3 Jatkotoimenpiteet</b>	<b>32</b>



# 1 Tausta

## 1.1 ELY-keskus kävelyn ja pyöräilyn edistäjänä

Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu edellyttää sitä, että arkimatkojen tekeminen jalan ja pyörällä on sujuvaa ja turvallista ja että päivittäisten toimintojen edellyttämien matkojen pituudet pysyvät riittävän lyhyinä. ELY-keskuksilla on merkittävä rooli näiden reunaehtojen kehitykselle niin maantievermien jalankulku- ja pyöräilyolosuhteista vastaavana tienpitäjänä, kaupunkiseutujen ja taajamien liikennejärjestelmän suunnitteluun yhdessä muiden tahojen kanssa osallistuvana asiantuntijatahoja kuin kuntien kaavoitusta ohjaavana viranomaisena.

Tienpitäjänä Uudenmaan ELY-keskus vastaa maanteistä ja niiden kevyen liikenteen väylistä sekä niillä tapahtuvan kävelyn ja pyöräilyn sujuvuudesta ja turvallisuudesta. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan rakentamalla, parantamalla ja kunnossapitämällä kevyen liikenteen väyliä, rauhoittamalla auto-liikennettä taajama-alueilla, toteuttamalla pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä sekä luomalla kävelylle ja pyöräilylle viihtyisää ympäristöä.

Kevyen liikenteen väylähankkeita toteutetaan kiireellisyysjärjestyksessä käytettävissä olevien niukkojen resurssien sallimissa puitteissa. Hankkeita on jonossa satoja, mutta vain muutama niistä voidaan toteuttaa vuosittain. Suunnitteluvaiheessa oleva kehittämiskohde on nopeiden ja sujuvien pyöräilyn laatu-reittien tarjoaminen työmatkalaisille keskeisimmillä yhteysväleillä. ELY-keskus osallistuu myös polkupyöräilyn liityntäpysäköinnin järjestämiseen keskeisille linja-autopysäkeille.

Kaavoitusviranomaisena ELY-keskus voi osaltaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä edistämällä eheää yhdyskuntarakennetta ja lähipalveluiden saatavuutta tukevaa maankäytön suunnittelua. Uusimaa on Suomen nopeimmin kasvava ja tiheimmin asuttu alue. Myös Kanta- ja Päijät-Häme ovat muuttovoittoalueita. Väestön keskittyminen kaupunkiseuduille luo edellytyksiä jalankulun ja pyöräilyn suosion kasvulle. Yhdyskuntarakenne kuitenkin pyrkii hajautumaan väestön kasvaessa, jolloin matkat töihin ja harrasteisiin pitenevät. Myös kauppa on keskittynyt yhä suurempiin yksiköihin ja pyrkinyt sijoittumaan taajamien laiduille, jolloin se saavutetaan vain autoilla. Ilman vahvaa kaavaohjausta kehitys johtaa liikku- mistarpeen ja autosidonnaisuuden kasvuun ja kalliiseen infrastruktuuriin.



## 1.2 Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen liikennepolitiikan tavoitteena

### Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Kävely ja pyöräily ovat terveellisiä ja päästöttömiä, sekä liikkujalle että yhteiskunnalle edullisia kulkutapoja. Lihasvoimin tapahtuva liikkuminen parantaa kuntoa, virkistää mieltä ja säästää rahaa. Kävely ja pyöräily ovat myös sosiaalisia kulkutapoja. Matkalla näkee ja tapaa kanssaihmisia ja kokee ympäristön toisin kuin tuulilasin takaa. Jalankulkijat ja pyöräilijät ja erityisesti jalan liikkumiseen erottamattomasti liittyvä viiptyminen ja oleskelu tekevät kaupungeista ja taajamista eläviä, mikä lisää viihtyisyyttä, parantaa turvallisuudentunnetta ja luo edellytyksiä lähipalvelujen menestymiselle.

Yhteiskunta hyötyy kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä monin tavoin. Säännöllisen liikunnan, kuten kävelyn ja pyöräilyn, vaikutukset kansanterveyteen ja terveydenhoidon kustannuksiin ovat huomattavat. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on yksi keskeisistä keinoista vähentää kaupunkiliikenteen ympäristövaikutuksia – melua, ilmaasaasteita ja kasvihuonekaasupäästöjä. Ja kun osa nykyisistä automaatoista tehdään jalan tai pyöräillen, jää lopulle liikenteelle enemmän tilaa: liikenne sujuu, aikaa säästyy ja kalliiden tieinvestointien tarve vähenee.

### Kävely ja pyöräily liikennepolitiikassa

Liikennepolitiikan tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Työtä kävelyn ja pyöräilyn aseman parantamiseksi ohjaa liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2011 julkaisema **Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020**<sup>1</sup>. Sen tavoitteena on lisätä kävely- ja pyörämatkojen määrää 20 % vuoteen 2020 mennessä. Tällöin kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousisi nykyisestä runsaasta 30 prosentista yli 35 prosenttiin ja henkilöautomaatojen vastaavasti vähenisi. Myös liikenne- ja viestintäministeriön ilmastopolitiikassa ohjelmassa 2009–2020 on asetettu vastaavia määrällisiä tavoitteita.

Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta ja motivointia on lisättävä, jotta kaikki toimijat saadaan mukaan kannustamaan lihasvoimin tapahtuvaa liikkumista. Eheytyvä yhdyskuntarakenne, jossa toiminnot sijaitsevat lähellä toisiaan, sekä sujuvat, turvalliset ja viihtyisät kulkureitit ovat kävelyn ja pyöräilyn suosion edellytys. Tavoitteiden toteutuminen edellyttää valtiolta ja kunnilta tahtoa ja yhteistyötä sekä liikennesektorin rahoituksen uudelleen suuntaamista. Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä on käsiteltävä erillisinä liikennemuo- toina ja liikennematkaisuissa ne tulee ottaa tasavertaisesti huomioon muiden kulkutapojen kanssa.

Liikenneviraston ja muiden vastuutahojen yhdessä laatima **Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020**<sup>2</sup> konkretisoi keinot, joilla strategian tavoitteet saavutetaan. Suunnitelma sisältää 33 toimenpidettä, joiden toteuttajatahoina ovat monessa kohdassa myös ELY-keskukset. Toimenpiteet on jaettu neljään teemaan, jotka pitävät sisällään asenteisiin vaikuttamista, kävelyä ja pyöräilyä tukevan infrastruktuurin ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä sekä hallintoa, rahoitusta ja lainsäädäntöä koskevia uudistusehdotuksia. Teemojen otsikoiksi on valittu Tärkeät valinnat, Reitti selvä, Kaikki lähellä ja Järjestelmä toimii. Tässä Uudenmaan ELY-keskuksen toimenpidesuunnitelmassa toimenpiteiden ryhmittelyssä on käytetty vastaavaa otsikointia.

Valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman mukaan asenteisiin vaikutetaan liikkumisen ohjauksen keinoin sekä kehittämällä kävelyn ja pyöräilyn välineitä, varusteita ja palveluita. Infrastruktuurin osalta tarkistetaan suunnitteluperiaatteet, suunnitellaan houkuttelevampia jalankulkuympäristöjä, rauhoitetaan autoliikennettä ja parannetaan jalankulku- ja pyöräilyverkoston, pyöräpysäköinnin sekä talvikunnossapidon laatua. Erittäin tärkeää on, että maankäyttöratkaisut perustuvat lyhyisiin etäisyyksiin ja sekoittuneisiin toimintoihin, jolloin iso osa matkoista on helppo tehdä jalan tai pyörällä. Yleispiirteisissä kaavoissa esitetään sujuvat

<sup>1</sup> Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Liikenne- ja viestintäministeriö, Ohjelmia ja strategioita 4/2011

<sup>2</sup> Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012

jalankulku- ja pyöräilyverkostot ja tarkemmissa kaavoissa tehdään toimivien ja turvallisten ratkaisujen vaatimat tilavaraukset. Liikennepolitiikassa nostetaan sekä kävely että pyöräily selvästi nykyistä vahvemmin esille muiden liikennemuotojen rinnalle, ohjataan työmatkoihin liittyviä taloudellisia kannustimia kävelyä ja pyöräilyä tukevaan suuntaan, varmistetaan suunnitteluresurssien riittävyys sekä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn seurantajärjestelmiä ja liikennesääntöjä.

## ELY-keskuksen toiminnan tavoitteet

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia ja toimenpidesuunnitelma 2020 ohjaavat sekä Liikenneviraston että valtion ja kuntien yhteistyötä liikennejärjestelmän kehittämiseksi, ja suuntaavat näin myös Uudenmaan ELY-keskuksen toimintaa. Valtakunnallisten linjausten ohella ELY-keskuksen toimintaa ja sen painopisteitä ohjaa strateginen tulossopimus, jossa korostetaan alueen elinvoimaisuuden sekä ihmisten ja luonnon hyvinvoinnin edistämistä. Tulossopimuksen tavoitteissa painotetaan liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista niin, että ratkaisut vähentävät liikkumistarvetta, parantavat liikenneturvallisuutta sekä edistävät kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä.

Uudenmaan ELY-keskuksen alue kattaa liikenteen osalta Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat. Alueella asuu lähes 1,9 miljoonaa suomalaista ja sen osuus maan liikennesuoritteesta on noin kolmannes. Suurella osalla liikenneverkkoa liikenteen kasvuennusteet ovat huomattavia ja tarve hillitä väylien ruuhkautumista on suuri. Tulossopimus heijastelee niin kutsuttua neliporrasperiaattia, jonka mukaan ensin pyritään vaikuttamaan liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan maankäytön ja toimintojen suunnittelun sekä liikkumisen ohjauksen keinoin. Uusia väyliä autoille rakennetaan mahdollisimman vähän ja vain silloin, kun muilla keinoin ei ongelmia saada ratkaistua.

Strateginen tulossopimus ottaa huomioon myös ilmastotavoitteet. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tapahtuvat kulkutapamuutokset ovat maanlaajuisesti merkittäviä liikenteen suuren volyymin vuoksi. Tieliikenteen päästöt ovat suoraan suhteessa liikennesuoritteeseen, joten Uudenmaan ELYn alueen päästöt kattavat 30 prosenttia koko maan tieliikenteen päästöistä. Siten Uudenmaan ELY-keskuksella on yhdessä muiden alueen toimijoiden kanssa iso vastuu liikennesektorin osuudesta vähentää kasvihuonekaasuja kansainvälisten veloitteiden mukaisesti. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen tukee liikenteelle asetettujen kasvihuonekaasujen päästötavoitteiden saavuttamista sekä muiden liikenteen päästöjen ja melun vähentämistä.





## 1.3 Kävely ja pyöräily kulkutapoina

### Kävely- ja pyöräilymatkojen kulkutapaosuuden kehitys

Suomalaiset tekevät lähes kolmasosan matkoistaan jalan tai pyörällä<sup>3</sup>. Keskimäärin kävelyn osuus on noin 21 % ja pyöräilyn noin 9 %. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tehdään keskimääräistä enemmän kävelymatkoja: kävelyn kulkutapaosuus on Uudellamaalla ja Päijät-Hämeessä noin 26 % ja Kanta-Hämeessä noin 23 %. Pyöräilyn kulkutapaosuus on keskimääräistä pienempi Uudellamaalla, noin 6 %. Sen sijaan Päijät-Hämeessä ja Kanta-Hämeessä osuudet ovat maan keskitasoa, 8 ja 9 %.

Viime vuosikymmenten trendinä on ollut henkilöauton kulkutapaosuuden kasvu ja samanaikaisesti kävelyn ja pyöräilyn osuuden pieneneminen. Uudenmaan ELYn alueella kehitys on kuitenkin viime vuosina ollut positiivisempaa. Valtakunnallisten henkilöliikennetutkimusten mukaan Uudellamaalla sekä kävelyn että pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat pysyneet ennallaan vuosien 2005 ja 2011 välillä, Päijät-Hämeessä kävelyn kulkutapaosuus on hieman lisääntynyt ja Kanta-Hämeessä sekä kävelyn että pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat kasvaneet.

Taulukko 1. Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen asukkaiden matkojen kulkutapajakauma  
(Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011/Liikennevirasto)

KULKUTAPA- OSUUDET 2011	jalan- kulku	polku- pyörä	ha kuljettaja	ha matkustaja	linja- auto	raitio- vaunu	juna	muu
Uusimaa	25,5 %	6,2 %	36,1 %	13,2 %	8,6 %	3,8 %	3,0 %	3,6 %
Itä-Uusimaa	19,4 %	5,7 %	49,5 %	17,5 %	4,2 %	0,0 %	0,1 %	3,6 %
Kanta-Häme	22,7 %	9,4 %	41,0 %	17,7 %	2,2 %	0,0 %	1,3 %	5,7 %
Päijät-Häme	26,2 %	8,0 %	40,5 %	15,4 %	3,8 %	0,2 %	0,9 %	5,0 %

### Yhdyskuntarakenteen vaikutus

Kulkutapaosuuksien vaihtelua Uudenmaan ELY-keskuksen alueen eri osissa selittävät pitkälti yleiset kävelyn ja pyöräilyn suosioon vaikuttavat tekijät. Isommissa taajamissa ja kaupunkimaisesti rakennetuilla alueilla matkoja tehdään keskimääräistä useammin jalan. Pyörämatkoja taas tehdään keskimääräistä enemmän pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa ja keskimääräistä harvemmin suurimmissa kaupungeissa, joissa matkat ovat kohtuullisen pitkiä ja joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä. Uudenmaan ELY-keskuksen sisällä on hyvin erilaisia alueita vaihdellen pääkaupunkiseudun metropolimaisista asutuskeskitymistä pieniin maaseutukuntiin.

Erot eri kulkutapojen käytössä ovat suurempia kaupunkiseutujen keskus- ja reuna-alueiden välillä kuin maakuntien tai erikokoisten kaupunkiseutujen välillä. Esimerkiksi Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikennetutkimuksen<sup>4</sup> mukaan kävelyn kulkutapaosuus on pääkaupunkiseudun asukkailla 26 % ja muilla Helsingin seudun asukkailla 20 %. Vastaavasti pyöräilyn kulkutapaosuus on pääkaupunkiseutulaisilla 7 % ja muilla seudun asukkailla 10 %. Lahden seudun liikennetutkimuksen<sup>5</sup> mukaan lahtelaiset tekevät 25 % matkoistaan jalan ja 13 % pyörällä. Naapurikuntien asukkailla kävelyn kulkutapaosuus on 14–20 % ja pyöräilyn 10–11 %.

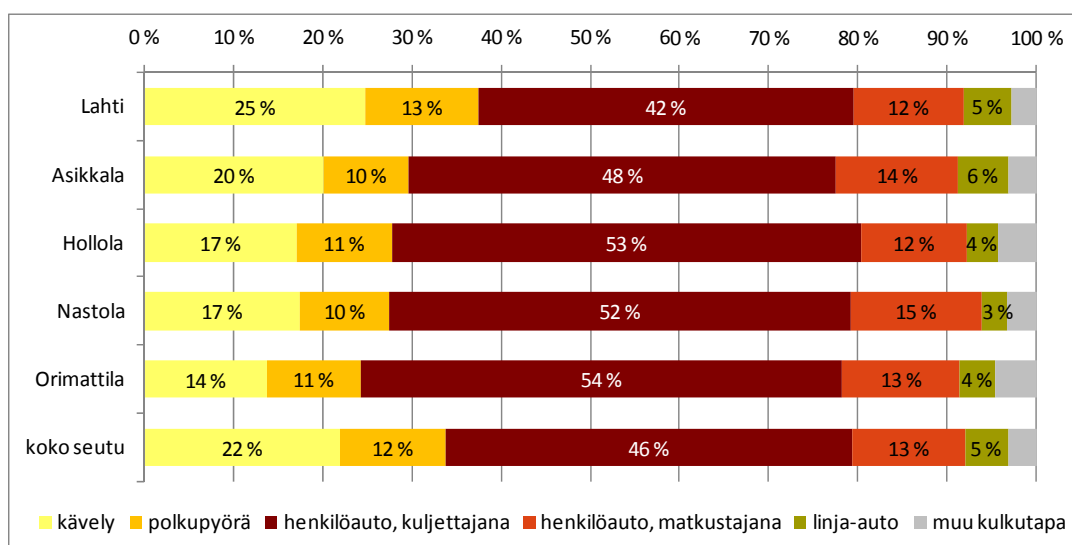
<sup>3</sup> Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Liikennevirasto, 2012

<sup>4</sup> Liikkumistottumukset Helsingin seudun työssäkäyntialueella vuonna 2008. HSL:n julkaisu 32/2010

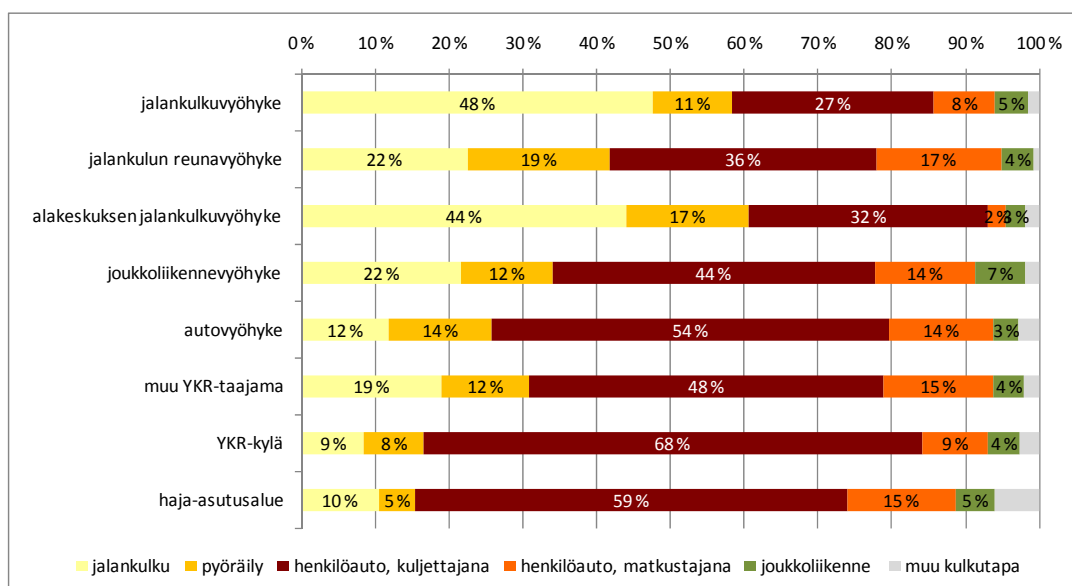
<sup>5</sup> Lahden seudun liikennetutkimus 2010. Osaraportti 1: Henkilöliikennetutkimus. Uudenmaan ELY-keskus, Lahti, Asikkala, Hollola, Nastola, Orimattila, Päijät-Hämeen liitto, 2010

Vielä selkeämpi ero on, kun verrataan eri kaupunkirakennevöhykkeillä asuvien asukkaiden liikkumistottumuksia. Lahden seudulla jalankulkuvyöhykkeiden asukkaat tekevät lähes puolet matkoistaan jalan, kun jalankulun reunavyöhykkeen ja joukkoliikennevyöhykkeen asukkailla kävelyn osuus on reilu viidennes ja autovyöhykkeen asukkailla vain runsas 10 prosenttia. Pyörämatkojen osuus on keskustan jalankulkuvyöhykkeen, joukkoliikennevyöhykkeen ja autovyöhykkeen asukkailla runsaat 10 prosenttia, mutta alakeskusten ja jalankulun reunavyöhykkeen asukkailla lähes 20 prosenttia.

Vastaavasti Uudellamaalla<sup>6</sup> kävelyn osuus matkoista on suurin pääkaupunkiseudun jalankulkuvyöhykkeen asukkailla, lähes 50 %, ja pienimmillään kehyskuntien autovyöhykkeen asukkailla, noin 10 %. Pyörämatkojen osuus on suurin Uudenmaan reuna-alueiden pienissä kaupungeissa jalankulun reunavyöhykkeellä asuvien keskuudessa, yli 20 %, ja pienin taajamien ulkopuolisen autovyöhykkeen sekä pääkaupunkiseudun jalankulkuvyöhykkeen asukkailla, 3–5 %.



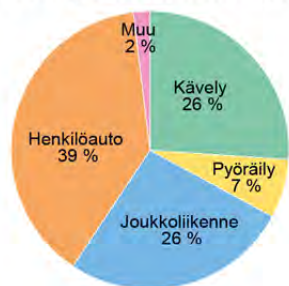
Kuva 1. Matkojen kulkutapajakaumat asuinkunnittain Lahden seudulla (Lahden seudun liikennetutkimus 2010)



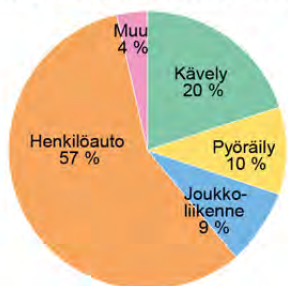
Kuva 2. Matkojen kulkutapajakaumat Lahden seudun eri kaupunkirakennevöhykkeiden asukkailla (Lahden seudun liikennetutkimus 2010)

<sup>6</sup> Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. Vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 15/2011 (tutkimuksen liikkumistiedot perustuvat Helsingin työssäkäyntialueen liikennetutkimuksen aineistoon)

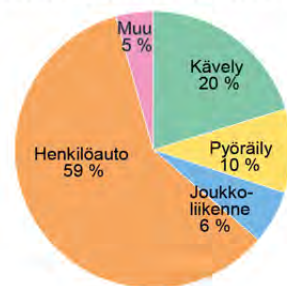
Pääkaupunkiseudun asukkaat



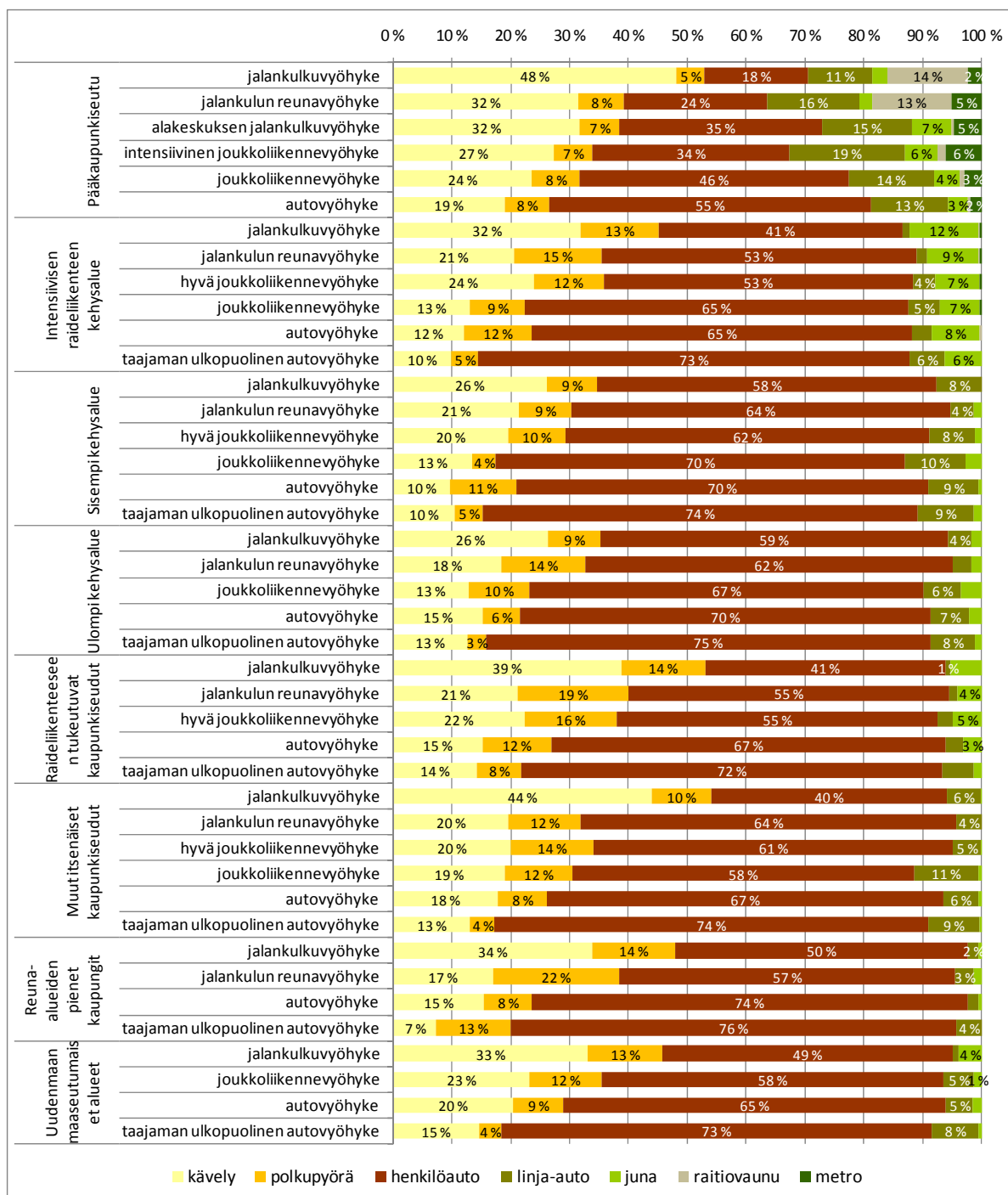
Muun Helsingin seudun asukkaat



Muun LITU-alueen asukkaat



Kuva 3. Matkojen kulkutapajakaumat Uudenmaan maakunnan ja Riihimäen seudun eri osissa vuonna 2008 (HSL:n julkaisuja 32/2010)



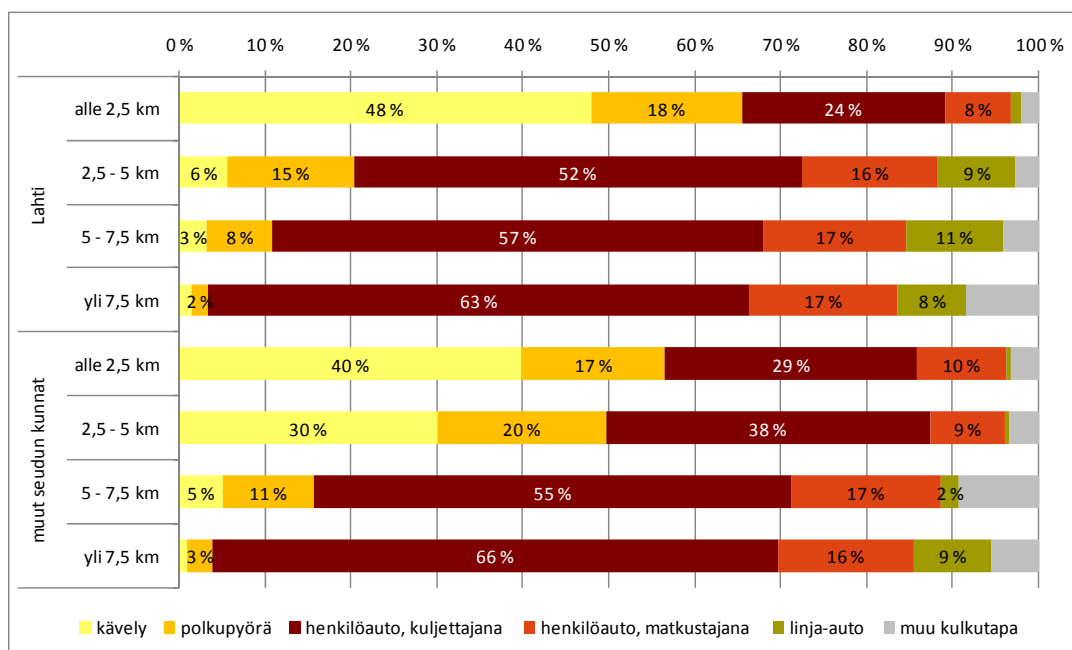
Kuva 4. Matkojen kulkutapajakaumat Uudenmaan maakunnan ja Riihimäen seudun eri kaupunkirakennevyöhykkeiden asukkailla (LVM julkaisuja 15/2011)

## Matkan pituus

Matkan pituus on keskeisin kulkutavan valintaa selittävä tekijä. Koko maan tasolla lyhyistä, alle kilometrin mittaista matkoista yli 60 prosenttia kuljetaan jalan. Kun matkaa on enemmän, kävelyn osuus putoaa nopeasti, mutta vielä 3-5 kilometrin mittaisista matkoista 13 % tehdään kävellen. Pyöräilyn kulkutapaosuus on suurin 1–3 kilometrin pituisilla matkoilla, noin 15 %. 3–5 kilometrin mittaisista matkoista 8 % tehdään pyörällä.

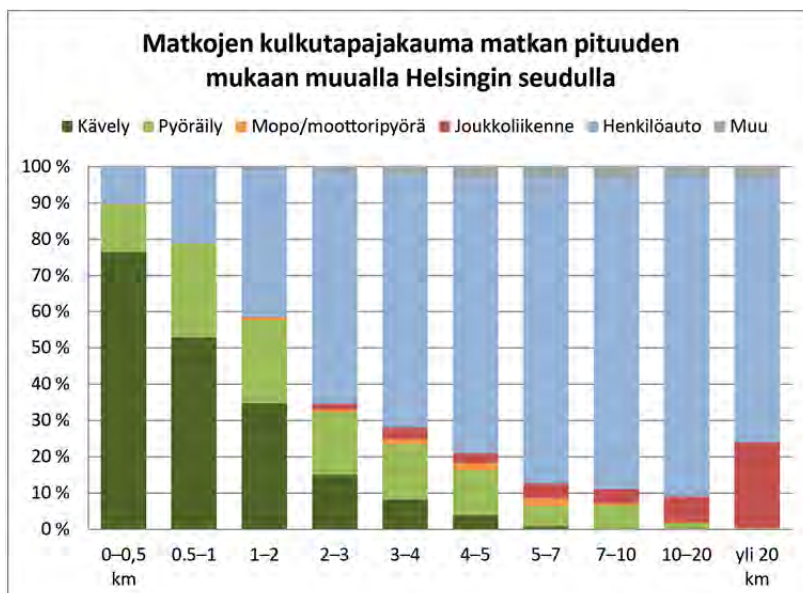
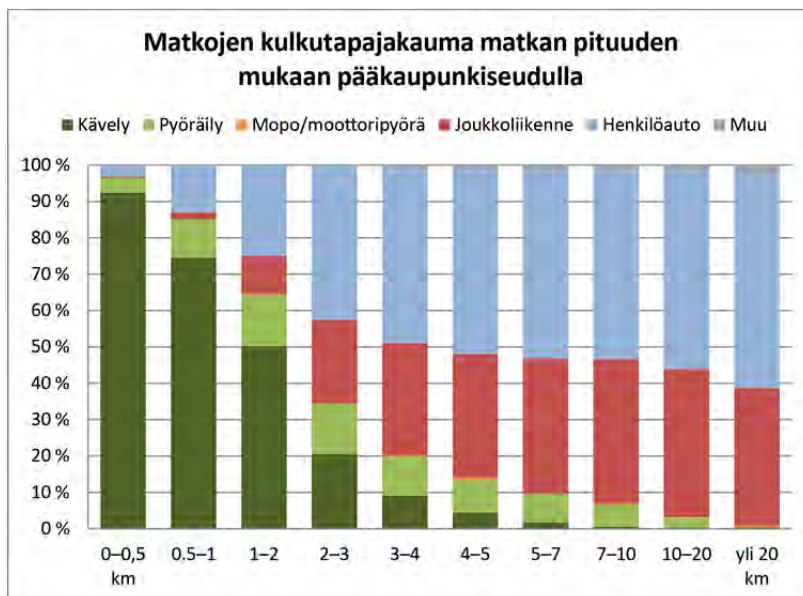
Kävely ja erityisesti pyöräily voivat kuitenkin olla kilpailukykyisiä kulkutapoja huomattavasti pitemmilläkin matkoilla. Isommilla kaupunkiseuduilla pyörällä ajetaan useammin pitempiäkin matkoja. Esimerkiksi Lahden ympäristökunnissa pyörällä kuljetaan viidennes 2,5–5,0 kilometrin matkoista ja vielä 5,0–7,5 kilometrin matkoista pyöräilyn osuus on yli 10 prosenttia. Helsingin seudulla 7–10 kilometrin pituisista matkoista 6–7 % tehdään pyörällä.

Pyörämatkan houkuttelevuus riippuu paljon reitin ominaisuuksista ja laatutasosta sekä vaihtoehtoisten kulkutapojen sujuvuudesta. Mitä suuremmasta kaupunkiseudusta on kysymys, sitä pitemmillä matkoilla pyörä on myös matka-ajaltaan kilpailukykyinen. Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdessä muodostama matkaketju on kilpailukykyinen vaihtoehto hyvinkin pitkillä matkoilla, varsinkin Helsingin seudulla ja sinne suuntautuvilla matkoilla.



Kuva 5. Matkojen kulkutapajakaumat matkan pituuden mukaan Lahdessa ja muualla Lahden seudulla (Lahden seudun liikennetutkimus 2010)





Kuva 6. Matkojen kulkutapajakaumat matkan pituuden mukaan pääkaupunkiseudulla ja muualla Helsingin seudulla (Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikennetutkimus 2008)

## Matkan tarkoitus, ikäryhmät ja vuodenaika

Matkaryhmittäin tarkasteltuna jalan liikutaan erityisesti koulu- ja opiskelumatkoilla, ostos- ja asiointimatkoilla sekä vapaa-aikana. Polkupyörää käytetään tasaisemmin erityyppisillä matkoilla, poikkeuksena koulu- ja opiskelumatkat, joilla pyöräilyn kulkutapaosuus on selvästi suurin. Eri ikäryhmistä useimmin jalan liikkuvat lapset ja iäkkäät, pyörällä puolestaan alle 18-vuotiaat. Suurimman osan kävely- ja pyörämatkoista tekevät kuitenkin työikäiset 18–65-vuotiaat aikuiset, joiden osuus väestöstä on suurin.

Erityisesti pyöräilylle on tyypillistä suuri kausivaihtelu. Pyörän käyttö yleistyy lumien sulaessa ja vähe- nee merkittävästi talven tullessa. Esimerkiksi Lahden seudun asukkaista noin 85 % ei pyöräile talvella lain- kaan, kun vastaava osuus muina vuodenaikoina on vain kolmasosa asukkaista. Kävelyn suosio puolestaan kasvaa jonkin verran talviaikaan.

Talvipyöräilyn yleisyydessä on alueellisia eroja, joita selittävät osin erot sääolosuhteissa, talvihoidon ta- sossa ja vaihtoehtoisten kulkutapojen käyttömahdollisuudessa. Suurelta osin on kysymys myös vakiintu- neista liikkumistottumuksista, joiden muutos edellyttää asenteisiin vaikuttamisen ohella ennen kaikkea pyö- rätieverkon laadukasta talvihoidtoa.

## 1.4 Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus

Koko maan liikenneonnettomuuksissa menehtyy vuosittain keskimäärin noin 40 jalankulkijaa ja 20 pyöräilijää. Onnettomuuksissa menehtyneiden jalankulkijoiden määrä on pysynyt ennallaan ja loukkaantuneiden määrä on laskenut hieman viimeisen kymmenen vuoden aikana. Samassa ajassa polkupyöräilijöiden kuolemat ovat vähentyneet 70 prosentilla ja loukkaantumiset viidellä prosentilla. Poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa loukkaantuneita jalankulkijoita on vuosittain yli 500 ja pyöräilijöitä noin 900.<sup>7</sup> Suuri osa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumisista ja muista yksittäisonnettomuuksista johtuvista loukkaantumisista ei kuitenkaan näy poliisin tilastoissa. Tehtyjen selvitysten mukaan poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa polkupyöräonnettomuuksien peittävyys olisi vain noin 20 prosenttia.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella jalankulkijoiden turvallisuuskehitys on ollut selvästi positiivista ja vakavat onnettomuudet vähentyneet. Pyöräilijöiden henkilövahinko-onnettomuudet ovat pysyneet ennallaan. Samaan aikaan mopo-onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on kasvanut huomattavasti. Vuosina 2008–2010 Uudenmaan, Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen liikenneonnettomuuksissa menehtyi keskimäärin 11 jalankulkijaa ja neljä pyöräilijää vuodessa. Poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa loukkaantuneita jalankulkijoita oli keskimäärin 230 ja pyöräilijöitä keskimäärin 300 vuodessa. Mopoiijoita kuoli keskimäärin yksi ja loukkaantui noin 280 vuodessa.

Uudenmaan ELY-keskuksen maanteillä tapahtuneet kevyen liikenteen henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet painottuvat asutuksen mukaisesti pääkaupunkiseudulle ja sen kehyskuntiin, Keski-Uudellemaalle, Lohjan ja Porvoon ympäristöihin, pääradan suuntaiselle kaupunkiviyöhykkeelle sekä Lahden ja Forssan ympäristöihin.

Hyvästä yleisestä kehityksestä huolimatta kaupungeissa ja taajamissa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus liikennekuolemista ja henkilövahinko-onnettomuuksista on kuitenkin suuri. Koko maan tasolla liikennekuolemista yli 60 % ja loukkaantumisista noin 90 % tapahtuu taajama-alueella. Liikenteessä kuolleista jalankulkijoista ja pyöräilijöistä lähes kaikki jäivät auton alle. Huomattavaa on myös, että jalankulkijoiden kuolemista lähes kolmannes ja loukkaantumisista lähes puolet tapahtui suojateillä. Suojatiekuolemista korostuu pimeä aika.<sup>7</sup>

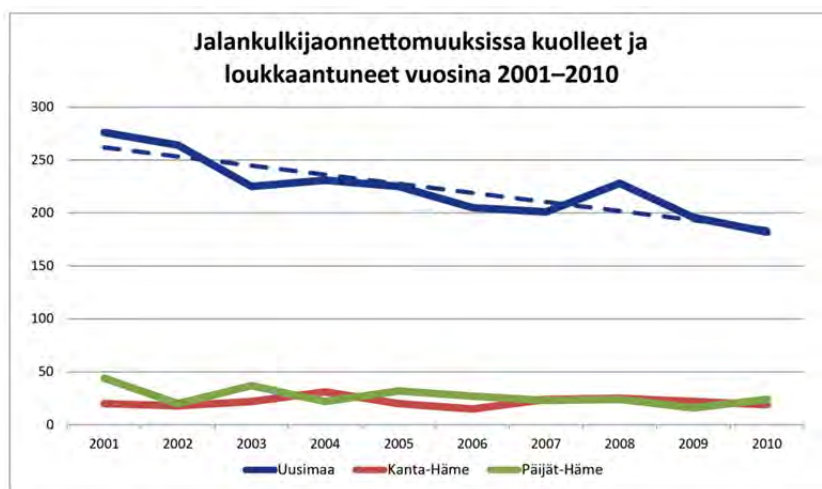


<sup>7</sup> Liikenneturvan Tilastokatsaukset Jalankulkijoiden henkilövahingot tieliikenteessä (21.2.2012) ja Pyöräilijöiden henkilövahingot tieliikenteessä (22.2.2012)

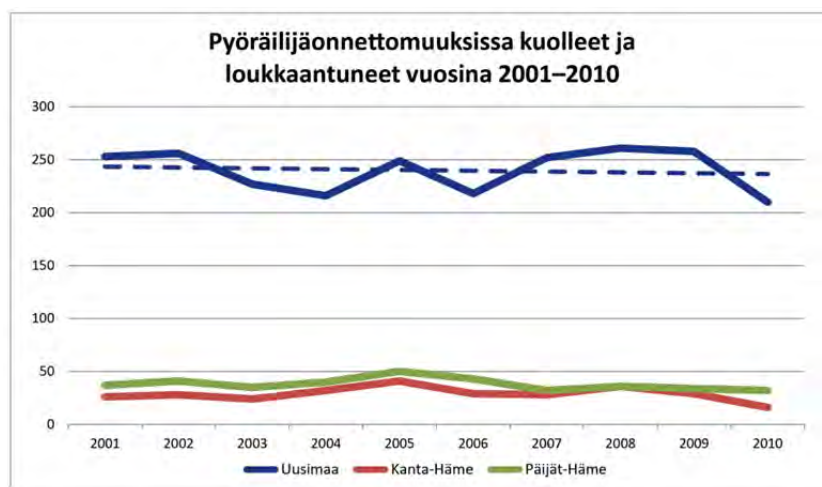
lökkäät ovat muita useammin jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien uhreja. Yli 64-vuotiaiden riski kuolla tai loukkaantua jalankulkijana on lähes kaksinkertainen ja pyöräilijänä kolminkertainen verrattuna koko väestöön, kun henkilövahingot suhteutetaan ikäryhmän kokoon. 10–14-vuotiaiden pyöräilijöiden loukkaantumiskahva on puolestaan kaksinkertainen koko väestöön verrattuna.<sup>7</sup>

Jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden keskeisimmät ongelmat ja onnettomuuksien syyt kohdistuvat tien ylittämiseen. Autoilijat eivät riittävästi väistä suojatietä ylittävää jalankulkijaa. Pyöräilyn vaikeasti hahmotettavia väistämissääntöjä ei osata autoilijoiden eikä pyöräilijöiden parissa. Autoliikenteen nopeudet taajama-alueilla ovat turvattoman korkeat. Liikennenympäristö ei tue sääntöjen noudattamista ja autoliikenteen riittävän alhaisia ajonopeuksia.

Suuri osa pyöräilijöiden vakavista onnettomuuksista voitaisiin välttää, jos kypärän käyttö olisi yleisempää. Liikenneturvan selvitysten mukaan koko maan tasolla pyöräilykypärää käyttää noin kolmasosa pyöräilijöistä. Tutkijalautakuntien vuosina 2004–2008 tutkimissa liikenneonnettomuuksissa kuolleista pyöräilijöistä 90 % (115 henkilöä) ei käyttänyt kypärää. Tutkijalautakuntien arvioiden mukaan kypärä olisi voinut pelastaa heistä 50. Vastaavana ajanjaksona tutkituista hämärän tai pimeän ajan jalankulkukuolemista (111 henkilöä) olisi tutkijalautakuntien mukaan voitu välttää 36, jos jalankulkija olisi käyttänyt heijastinta. Heijastin käyttää hämärän tai pimeän aikaan liikkeessään noin joka toinen jalankulkija.<sup>8</sup>



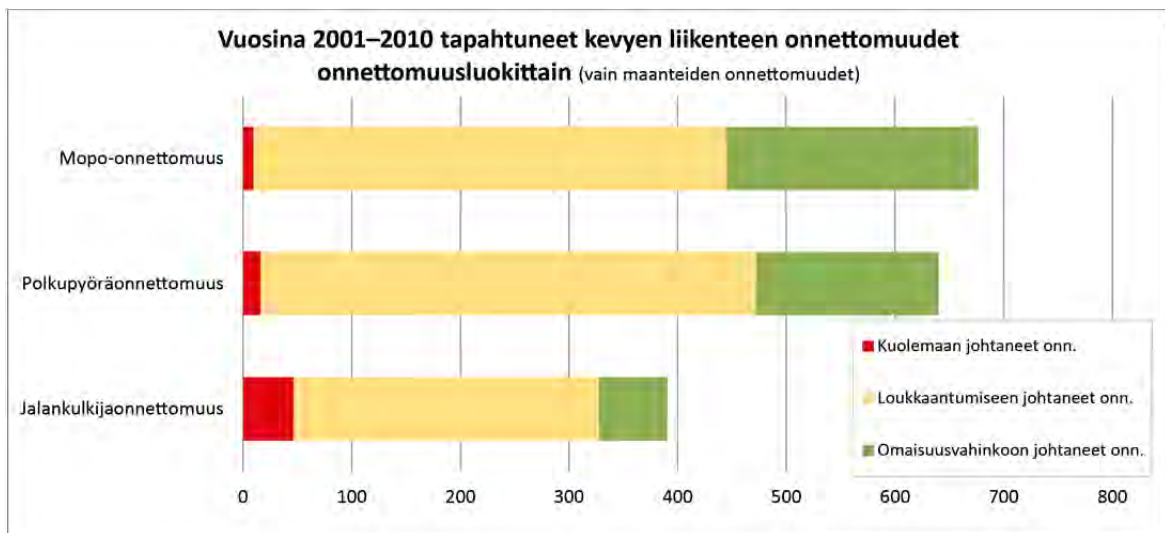
Kuva 7. Uudenmaan, Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen maakuntien alueella liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden jalankulkijoiden määrän kehitys vuosina 2001–2010 (poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, mukana maantiet, kadut ja muut alueet)



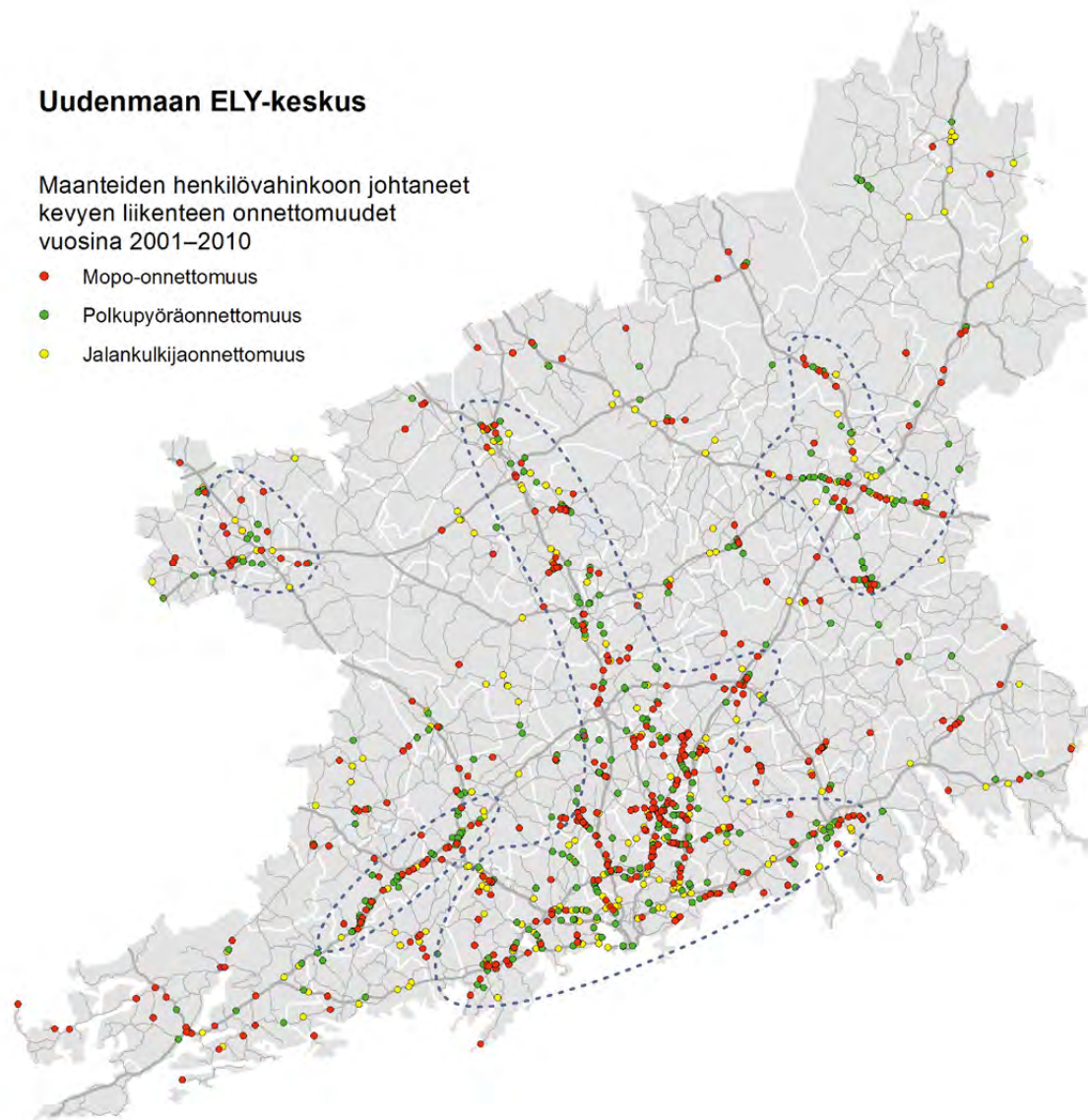
Kuva 8. Uudenmaan, Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen maakuntien alueella liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrän kehitys vuosina 2001–2010 (poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, mukana maantiet, kadut ja muut alueet)

<sup>8</sup> Tieliikenteen turvallisuus. Liikenneturvallisuussuunnitelman 2011–2014 taustaraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 35/2010





Kuva 9. Uudenmaan ELY-keskuksen maanteillä tapahtuneet poliisin tietoon tulleet kevyen liikenteen onnettomuudet yhteensä vuosina 2001–2010 (Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet)



Kuva 10. Uudenmaan ELY-keskuksen maanteiden henkilövahinkoon johtaneet kevyen liikenteen onnettomuudet vuosina 2001–2010 (Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).



## 1.5 Kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaali

Mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen on kaikissa väestöryhmissä, monentyyppisillä matkoilla ja erikokoisissa kaupungeissa ja taajamissa. Kävelyn ja pyöräilyn suurin kasvupotentiaali on niissä suhteellisen lyhyissä matkoissa, jotka nyt tehdään henkilöautolla. Kuitenkin myös pitkien automatkojen vaihtoehtona voi olla lyhyempi kävely- tai pyörämatka, jos esimerkiksi lähipalveluja on tarjolla ja niitä halutaan käyttää.

Valtaosan automatkoista tekevät työikäiset aikuiset. Merkittävien kulkutapamuutosten aikaansaaminen edellyttää vaikuttamista tämän ikäryhmän liikkumistottumuksiin. Lasten ja nuorten kulkutapavalintojen merkitystä taas korostaa se, että nuorena opitut liikkumistottumukset heijastuvat myös aikuisiän kulkutapavalintoihin. Iäkkäiden osuus väestöstä puolestaan kasvaa nopeasti ja jatkossa nykyistä useammalla ikäihmisellä on ajokortti sekä auto käytössään. Kaikki keinot, joilla helpotetaan ja kannustetaan ikääntyviä ihmisiä liikkumaan omin voimin, vähentävät autoliikenteen kasvua samalla kun ne tukevat toimintakyvyn säilymistä ja hillitsevät sosiaali- ja terveydenhuollon kustannusten nousua.

Suurtenkaan kulkutapamuutosten aikaansaaminen ei edellytä täydellistä auton käytöstä luopumista, vaan sitä, että mahdollisimman moni muuttaa kulkutapaansa osalla matkoistaan tai osan aikaa vuodesta. Pienistäkin samaan suuntaan vaikuttavista käyttäytymismuutoksista kertyy suuret vaikutukset. Eri kulkutavat eivät nytkään ole toisiaan poissulkevia, vaan niitä käytetään monipuolisesti tilanteen mukaan. Suurin osa ihmistä, myös autoilijoista, käyttää useita kulkutapoja erilaisilla matkoilla ja eri vuodenaikoina. Kävely ja pyöräily voivat olla houkuttelevia vaihtoehtoja nykyistä useammilla matkoilla, jos pyöräreitit ovat sujuvia, jalankulkuympäristö viihtyisää, liikkuminen turvallista ja arkimatkojen pituudet pysyvät kohtuullisina.



## 2 Toimenpiteet

Uudenmaan ELY-keskus tukee omalla toiminnallaan Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman 2020 toteuttamista. Tienpitäjänä ELY-keskus vastaa alueensa maanteiden jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden tilasta ja kehittämisestä. Valtion liikennehallinnon edustajana ja liikenteen asiantuntijana Uudenmaan ELY-keskus osallistuu alueensa kaupunkiseutujen ja taajamien liikennejärjestelmien suunnitteluun ja kehittämiseen yhteistyössä kuntien ja muiden tahojen kanssa. Kaavoitusta ohjaavana viranomaisena ELY-keskus pyrkii edistämään sellaisen yhdyskuntarakenteen kehittämistä, jossa iso osa arkipäivän liikkumistarpeista on helppo hoitaa jalan tai pyörällä. Seuraavissa luvuissa Uudenmaan ELY-keskuksen toimintaa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on käyty tarkemmin läpi valtakunnallisen suunnitelman teemojen ja toimenpiteiden mukaisella otsikoinnilla.

### 2.1 Tärkeät valinnat

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi liikkumistapojen on muututtava niiden kansalaisten parissa, jotka nyt autoilevat tai kulkevat auton kyydissä suuren osan matkoistaan. Tavoitteena on muuttaa tämän ryhmän kulkutapavalintoja niissä tilanteissa, joissa kävely tai pyöräily tarjoaa käyttökelpoisen, toimivan ja halutun vaihtoehdon. Ison ihmisjoukon pienistäkin muutoksista syntyy iso vaikutus.

Motivointia ja tiedon levittämistä tarvitaan kansalaisille, päättäjille ja suunnittelijoille. Tietoa esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn konkreettisista hyödyistä on runsaasti olemassa, mutta se ei aina välity sille, joka tekee asiaan liittyviä päätöksiä.

**Keskeiset keinot kulkutapavalintoihin vaikuttamiseen ovat**

- kävelyn ja pyöräilyn markkinointi ja muut liikkumisen ohjauksen toimenpiteet
- kävelyn ja pyöräilyn välineiden, varusteiden ja palvelujen kehittäminen ja käytön edistäminen

(Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020, 2012)

### Rutiinien ja tottumusten murtaminen

Rutiineja ja tottumuksia muutetaan vaikuttamalla ihmisten tietämykseen ja asenteisiin. Tätä silmällä pitäen Uudenmaan ELY-keskuksen ja kuntien yhteisten liikenneturvallisuussuunnitelmien kasvatus-, valistus- ja tiedotusosan sisältöä on laajennettu käsittämään liikenneturvallisuuden lisäksi kannustamisen kestäviin liikkumistottumuksiin. Liikenneturvallisuussuunnitelmien ohjeistusta kehitetään kestävästi liikkumisen näkökulman entistä paremmin huomioon ottavaksi.

Erilaiset liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan vaikuttavat liikkumisen ohjauksen keinot ovat periaatteessa jo pitkään olleet mukana liikennejärjestelmäsuunnitelmien toimenpidevalikoimassa, mutta lähinnä strategisina linjauksina. Uudenmaan ELY-keskus pyrkii vahvistamaan liikkumisen ohjauksen käsittelyä ja konkretisointia liikennejärjestelmäsuunnitelmissa sekä edistämään tarvittavaa jatkosuunnittelua mm. liikennejärjestelmäsuunnitelmien seurantaryhmien ja liikenneturvallisuustyöryhmien toimesta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteisesti sovitut tavoitteet, rahoituslinjaukset ja kärkitoimenpiteiden sisällöt ohjaavat sitä, minkälaisen painoarvon liikkumisen ohjaus ja muut kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiskeinot saavat kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien muiden kehittämistoimien joukossa. Uudenmaan ELY-keskus osallistuu omalta osaltaan aktiivisesti liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja sen kehittämiseen. Kehittämiskohteina ovat muun muassa rahoituksen kohdentaminen konkreettisiin liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin ja muihin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiskeinoin ja suunnitelmuosapuolten sitoutumisen vahvistaminen.

## 1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen työpaikoilla

Uudenmaan ELY-keskus on laatinut itselleen liikkumissuunnitelman, jolla vaikutetaan organisaation oman henkilöstön liikkumiskäyttäytymiseen työ- ja työasiamatkoilla. Suunnitelma sisältää kahdeksan päätoimenpidettä, joista kävelyä ja pyöräilyä koskevat seuraavat:

- Pyörien ja autojen pysäköintitarpeet virastotalossa selvitetään. Pysäköinnin suunnittelu, joka sisältää toimivien pyöräpaikkojen lisäämisen, tehdään toimitilahankkeen yhteydessä.
- Myös sosiaalitoimen suunnittelu toteutetaan toimitilahankkeen puitteissa. Työmatkapyöräilijäryhmä osallistuu suunnitteluun.
- Tavoitteena on myös työasiamatkojen hiilijalanjäljen pienentäminen. Tämä edellyttää seuraavaksi sopivan tavan määrittämistä hiilijalanjäljen mittaamiseen.

Lisäksi toteutetaan mahdollisuuksien mukaan muita toimenpiteitä, esimerkiksi pyörähuoltoa henkilöstölle. Liikennevirastolla on muutamia pyöriä työasiamatkoilla käytettäväksi. Tiedotusta pyörien käyttömahdollisuudesta on tarpeen lisätä.

ELY-keskus on myös osallistunut vuosittain mm. leikkimieliseen Kilometrikisaan, jossa palkitaan eniten pyöräilykilometrejä työ- ja vapaa-ajan matkoilla kerännyt polkijajoukkue.

## 2. Liikkumiskasvatus ja koulumatkojen kulkutavat

Liikenneturvallisuuksuunnitelmissa määritetään suuntaviivoja myös koululaisille suunnatulle kasvatus-, valistus- ja tiedotustyölle. Kestävän liikkumisen näkökulma nostetaan entistä vahvemmin esiin liikenneturvallisuuden rinnalle. Kouluja kannustetaan lisäksi tekemään koulukohtaisia liikenneturvallisuus- ja liikkumissuunnitelmia, joissa mietitään myös liikkumiskasvatuksen sisältöjä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien seurantaryhmät sekä erityisesti seudulliset ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät ovat hyviä foorumeita edistää liikkumiskasvatuksen toteutusta. Uudenmaan ELY-keskus osallistuu ryhmien toimintaan resurssiensa sallimissa puitteissa sekä vaikuttaa ryhmien toiminnan sisällön määrittelyyn myös liikenneturvallisuuksuunnitelmien laatimisen yhteydessä.

Uudenmaan ELY-keskus jatkaa myös alueellisen liikenneturvallisuuksryhmän (Liikenneturva, poliisi, ELY) kanssa tekemäänsä liikkumiskasvatustyötä, jonka päämuotona ovat olleet koulukäynnit. Joidenkin koulujen läheisyydessä toteutettujen jalankulku- ja pyöräilyhankkeiden yhteydessä on koululaisille annettu liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä tietoiskuja.







### 3. Vapaa-ajan kulkutapavalintoihin vaikuttaminen

Liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmien sekä niiden seurantaryhmien kautta voidaan edistää ja käynnistää myös vapaa-ajan kulkutapavalintoja koskevia liikkumisen ohjauksen toimia. Uudenmaan ELY-keskus pyrkii omalta osaltaan nostamaan asiaa esille suunnitelmien ja seurannan yhteydessä.

### 4. Informaatio kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista ja -olosuhteista

Uudenmaan ELY-keskus kannustaa kuntia seudullisten tai kuntakohtaisten pyöräily- ja ulkoilukarttojen tekemiseen. Harkinnan mukaan ELY-keskus voi osallistua karttojen laatimiskustannuksiin.

Helsingin seudulla on käytössä HSL:n ylläpitämä pyöräilyn ja kävelyn reittiopas. Uudenmaan ELY-keskus voi osallistua reittioppaiden perustamiskustannuksiin myös muille kaupunkiseuduilla. Järjestelmien jatkuviin ylläpitokustannuksiin Uudenmaan ELY-keskus ei osallistu.

### 5. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen ja paikallinen markkinointi

Uudenmaan ELY-keskus vahvistaa kävelyn ja pyöräilyyn liittyvää ajankohtaistiedotusta nykyisten henkilöresurssiensa puitteissa. ELYn keskeiset toimintatavat ovat jalankulku- ja pyöräilysuunnitelmien sekä liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimiseen liittyvä vuorovaikutus ja tiedotus sekä jalankulku- ja pyörätiehankkeiden valmistumisen yhteydessä tapahtuva tiedotus. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus osallistuu alueellisten yhteistyöryhmien (poliisi, Liikenneturva, ELY) mukana valtakunnallisiin teemoihin ja kampanjoihin liittyviin tempauksiin ja tapahtumiin.

Jatkossa Uudenmaan ELY-keskus määrittää hankkeiden valmistumiseen liittyvät toiminta- ja tiedottamismallit tarkemmin yhdessä kuntien, Liikenneturvan ja poliisin kanssa.

## Palvelut ja teknologia arjen apuna

### 6. Välineiden ja palvelujen kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen

Uudenmaan ELY-keskuksen elinkeinovastuualue tukee välineiden ja varusteiden kehittämiseen ja pyöräilypalveluihin liittyvää yritystoimintaa muun muassa yritystukien ja -neuvonnan avulla.



## 2.2 Reitti selvä

Kansainväliset ja suomalaiset kokemukset osoittavat pyöräilyn suosion salaisuudeksi sen, että arkimatkat ovat käytännöllisiä ja helppoa tehdä pyörällä. Terveystyö, ympäristöystävällisyys ja ruuhkien välttäminen ovat tervetulleita sivuvaikutuksia, mutta harvoin pääsyytä kulkea pyörällä. Olosuhteet pitää luoda sellaisiksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvallisesti ja nopeaksi matkantekotavaksi.

Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset kuin pyöräilyyn. Jalan liikkuaessa korostuu kuitenkin vielä enemmän houkutteleva, ihmisen mittainen kaupunkiympäristö. Kävelymatka on kokemus. Tarvitaan ympäristöä, joka kutsuu ihmiset kävelemään.

### **Keskeiset keinot kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ovat**

- paikalliset linjat kävelyn ja pyöräilyn asemasta ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteiden tarkistaminen
- houkuttelevan jalankulkuympäristön rakentaminen ja autoliikenteen rauhoittaminen
- pyöräilyreittien laatutason parantaminen ja puuttuvien linkkien rakentaminen
- kunnollisen pyöräpysäköinnin järjestäminen
- jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunnossapito

(Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020, 2012)

## Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan

### 7. Paikalliset linjat jalankulun ja pyöräilyn asemasta ja suunnitteluperiaatteista

Liikenteen ja liikenneympäristön suunnittelun lähtökohdiksi tarvitaan linjauksia eri liikennemuotojen ja erilaisten liikenneratkaisujen painotuksista seudun tai kunnan eri alueilla. Nämä linjat ohjaavat sitä, minkälaisia katu- ja kaupunkiympäristöä, liikennemuotojen välistä tilankäyttöä ja autoliikenteen nopeustasoa tavoitellaan missäkin.

Uudenmaan ELY-keskus kehittää yhdessä kuntien ja muiden toimijoiden kanssa liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja kaavoitusprosesseja siten, että niiden puitteissa käsitellään ja tehdään selkeitä linjauksia eri liikennemuotojen työnjaosta, prioriteeteista ja tilanjaosta eri alueilla ja kaupunkirakennemuotojen välillä.

Linjausten lähtökohdaksi on tarpeen tunnistaa ne alueet tai vyöhykkeet, joissa kävelyn tai pyöräilyn lisäämiselle on merkittävää potentiaalia. Apuna työssä voidaan käyttää esimerkiksi kaupunkirakennemuotojen tarkasteluja (jalankulku-, pyöräily-, joukkoliikenne- ja autokaupunkiväyhykkeet). Uudenmaan ELY-keskus osallistuu väyhetarkastelujen kehitystyöhön ja käyttöönottoon ja tukee kuntia niiden hyödyntämisessä.

### 8. Suunnitteluohjeiden uusiminen

Toteutussuunnittelua varten tarvitaan tarkemmat ohjeet eri alueilla ja eri nopeustason väylillä noudatettavista jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteista. Ohjeisiin voidaan sisällyttää myös palvelutasojattelu yhteyden palvelemien kulkijoiden ja matkatyyppien mukaan. Vaihtoehtoisia ratkaisuja tulee tarkastella avoimesti.

Uudenmaan ELY-keskus osallistuu aktiivisesti valtakunnallisten suunnitteluohjeiden (kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluohje, nopeusrajoitusohjeet, jne.) laatimistyöhön. ELY myös vie aktiivisesti tietoa uusista ohjeista kuntien ja konsulttien suunnittelijoille.

Tarvittaessa Uudenmaan ELY-keskus määrittelee suunnitteluohjeiden soveltamista ohjaavia ja tarkentavia kävelyä ja pyöräilyä koskevia linjauksia alueensa maanteiden erilaisiin toimintaympäristöihin.

## Jalankulku houkuttelevaksi

### 9. Jalankulkuympäristön houkuttelevuuden parantaminen

Jalankulkuympäristön kehittämiseksi Uudenmaan ELY-keskus käynnistää yhdessä kuntien kanssa reitti- ja aluekohtaisten selvitysten tekemisen pienistä kävelyn ja pyöräilyolosuhteiden parantamistoimista. Kohteena voivat olla esimerkiksi taajamakeskustat, kävelyn ja pyöräilyn laatureitit, koulukohtat jne. Aluekohtaiset tarkastelut soveltuvat hyvin esimerkiksi liikenneturvallisuussuunnitelmien osaksi tai jatkotöiksi. Jo pitkään ELY-keskus on suunnitellut ja toteuttanut koulukohtien pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Kouluverkko ja liikenneolosuhteet muuttuvat jatkuvasti jonkin verran, joten koulukohtien inventointi on uusittava määräjain.

Uudenmaan ELY-keskus pyrkii painottamaan ja kohdentamaan käytettävissään olevaa rahoitusta mahdollisimman kustannustehokkaasti erityyppisiin jalankulun ja pyöräilyn kehittämistoimenpiteisiin. Pieniin toimenpiteisiin varataan jatkossakin rahoitusta, jolla voidaan nopeasti toteuttaa vaikutuksiltaan tehokkaita hankkeita. Viime vuosina toteutettavat kohteet on pääosin koottu liikenneturvallisuussuunnitelmista ja joukkoliikenneselvityksistä. Jatkossa pieniä parantamistoimenpiteitä nousee esiin myös jalankulku- ja pyöräilyverkon suunnitelmista.

Pienten parantamistoimien toteuttaminen otetaan nykyistä paremmin huomioon hoito- ja ylläpitourakoiden yhteydessä. Esimerkiksi hidasteita on mahdollista toteuttaa päällysteyrakon yhteydessä.

Jotta tiedot pienistä kävelyn ja pyöräilyn toimenpidetarpeista olisivat helposti käytettävissä hankkeiden ohjelmoinnin, hoito- ja ylläpitourakoiden valmistelun sekä isompien investointihankkeiden suunnittelun lähtötiedoiksi, parannetaan näiden tarpeiden hankehallintaa ja sisäistä tiedonkulkua.



## 10. Kävelykeskustojen perustaminen ja laajentaminen

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen suunnitelman toimenpide, jonka toteutumiseen ELY-keskuksella ei ole mahdollisuutta vaikuttaa.

## 11. Autoliikenteen rauhoittaminen

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja turvallisuuden kannalta on tärkeää, että taajama-alueiden, kylien ja tienvarsiasiutuksen kohdilla on turvallisen alhaiset nopeusrajoitukset. Tavoitteena on turvallinen, looginen ja ympäristön mukainen nopeusrajoitusjärjestelmä.

Nopeusrajoitusten muutostarpeita käydään kokonaisvaltaisesti läpi seudullisten ja kunnallisten liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä. Yksittäisten tieosuuksien rajoitusmuutoksia käsitellään jatkuvasti ympäristön muutosten ja ELY-keskukseen tulevien aloitteiden perusteella. Samalla arvioidaan rajoituksia tukevien muiden toimenpiteiden tarvetta ja toteuttamisedellytyksiä.

Uudenmaan ELY-keskus toteuttaa aktiivisesti nopeusrajoituksia tukevia kustannustehokkaita rauhoittamistoimenpiteitä. Toisinaan liikenteen rauhoittaminen voi olla tehokas ja edullinen vaihtoehto myös kevyen liikenteen väylän tai alikulun rakentamiselle, mutta se edellyttää yleensä riittäviä rajoitusta tukevia rakenteellisia toimenpiteitä, joilla varmistetaan kaikkien autojen turvallisen alhainen nopeus.

Uudenmaan ELY-keskus myös testaa erityyppisten hidasteiden ja ajoratamerkintöjen vaikutuksia ajokäyttäytymiseen ja kunnossapitoon.

Liikenne- ja kaupunkirakennevyöhykkeisiin perustuvat tarkastelut toimivat työkaluna myös liikenteen rauhoittamistarpeen arvioimisessa. Uudenmaan ELY-keskus osallistuu jalankulkuvyöhykkeiden määrittämiseen keskeisillä taajama-alueilla yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

## Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla

### 12. Nykyisten pyöräilyratkaisujen parantaminen

Kuten kohdassa 9 jo todettiin, Uudenmaan ELY-keskus käynnistää yhdessä kuntien kanssa reitti- ja aluekohtaisten selvitysten tekemisen pienistä kävelyn ja pyöräilyolosuhteiden parantamistoimista. Pyöräilyä tukevia toimenpidetarpeita on luontevaa käydä läpi reittikohtaisesti etenkin pyöräilyn laatukäytävien suunnittelun yhteydessä, mutta myös esimerkiksi aluekohtaiset taajamakeskustojen ja koulukohtien inventoinnit kohdistuvat pyöräilyn kannalta keskeisiin kohteisiin. Tarkastelut soveltuvat hyvin myös liikenneturvallisuussuunnitelmien osaksi tai jatkotöiksi.

Uudenmaan ELY-keskus kartoittaa ja uudistaa pyöräteiden jatkeiden ajoratamerkinnot uusien säännösten mukaisiksi. Työtä ei kuitenkaan pystytä toteuttamaan Liikenneviraston edellyttämässä aikataulussa, sillä työlle ei ole osoitettu erillistä rahoitusta. Myös suojatiemerkkien, niiden heijastinvarsiensa sekä kaksisuuntainen pyörätie-lisäkilpimerkkien inventointi on jatkossa tarpeen, ne puuttuvat nykyisin suuresta osasta suojateita.

Vanhat kevyen liikenteen alikulut ovat paikoin ongelmallisia turvallisuuden (mm. näkemät tunnelin suulla, ajolinjat, valaistus), sujuvuuden (mm. pääsuunnan turhat korkeuserot) ja esteettömyyden (mm. jyrkät mäet) kannalta. Alikulkukohtien inventointi ja ongelmien ja ratkaisuehdotusten selvitys on yksi tulevaisuuden suunnittelutarpeista.

Uudenmaan ELY-keskus ottaa ajoratojen ja pyöräteiden tiemerkinnät vahvemmin mukaan toimenpidevalikoimaan nopeasti toteutettavana keinona parantaa liikenneturvallisuutta ja selkeyttää auto- ja pyöräiliikenteen järjestelyjä. Uudenmaan ELY-keskus selvittää tiemerkintöjen lisäämismahdollisuuksia ja testaa erilaisten merkintöjen vaikutuksia autoilijoiden ja pyöräilijöiden käyttäytymiseen, ajonopeuksiin ja turvallisuuteen. Ajoratamerkintöjen parempi hyödyntäminen nostetaan esiin myös jalankulun ja pyöräilyn valtakunnallisen suunnitteluohjeen uusimistyössä.

Uudenmaan ELY-keskus huolehtii siitä, että liittymien valo-ohjauksia rakennettaessa, korjattaessa tai muutettaessa selvitetään, mitä on tehtävissä pyöräilyn ja jalankulun turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi.

### 13. Pyöräilyn pääreittien tason nosto

Uudenmaan ELY-keskus pyrkii siihen, että käynnissä olevan Helsingin seudun pyöräilyn pääverkko-suunnitelman lisäksi myös muille kaupunkiseuduille laaditaan hallinnolliset rajat ylittävät pyöräilyn pääverkon ja laatukäytävien kehittämissuunnitelmat sekä näitä tukevat toimenpideohjelmat. Suunnitelmien sisältönä on pääväylien ja laatukäytävien määrittäminen, niiden laatutason parantaminen ja mahdollisten puuttuvien verkon osien täydentäminen.

Verkkotason suunnitelmien jatkona Uudenmaan ELY-keskus on mukana laatimassa toteuttamiseen tähtääviä tarkempia pyöräilyn laatukäytävien kehittämissuunnitelmia sekä muiden korkealle priorisoitujen jalankulku- ja pyöräilyväylien laatutason parantamissuunnitelmia ja toimenpideselvityksiä. Niissä tarkastelun kohteeksi nostetaan liikennejärjestelyjen ohella myös mm. opastus, hoitotaso ja ympäristön laatu.

Konkreettisten hankkeiden määrittämiseksi Uudenmaan ELY-keskus ryhtyy laatimaan toimenpideselvityksiä uusien kevyen liikenteen väylien ohella myös em. suunnitelmissa korkealle priorisoiduista laatutason parantamishankkeista.

Yhteistyössä kuntien kanssa laaditaan ja toteutetaan tarpeen mukaan pyörätieverkon ja laatukäytävien viitoitus- ja opastussuunnitelmia.

Uudenmaan ELY-keskus kehittää jalankulku- ja pyöräilyhankkeidensa hallintaa ja ohjelmointia luomalla uusien väylien ja alikulkujen tarvekorin rinnalle oman korin merkittävälle väylien ja muiden jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen laatutason parantamishankkeille.

Pyöräilyn laatukäytävien toteuttamisessa Uudenmaan ELY-keskus on valmis osallistumaan yhdessä kuntien kanssa valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmassa ehdotettuun laatukäytävien pilot-tihankkeeseen sekä laajemminkin yhteistyöhön laatukäytävien tavoitetasojen ja ratkaisujen kehittämiseksi.

### 14. Puuttuvien linkkien rakentaminen

Uusien kevyen liikenteen väylien ja alikulkujen tarpeita on paljon enemmän kuin rahaa niiden toteuttamiseen. Siksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden ja turvallisuuden parantamiseen on tarpeen etsiä aktiivisesti myös muita ratkaisuja. Jatkossa toimenpideselvityksissä pyritään tarkastelemaan kevyen liikenteen väylien rakentamisen lisäksi myös esimerkiksi liikenteen rauhoittamisen mahdollisuuksia, vaihtoehtoisten reittien hyödyntämistä ja vaiheittaisia etenemistapoja. Paikoin voidaan etsiä myös edullisempia väyläratkaisuja, kuten yksityisteiden hyödyntämistä tai rakenteeltaan kevyempiä ratkaisuja, kuten puistokäytäviä, polkuja ja edullisempia päälysteitä.

Tiesuunnitelmien auditointijärjestelmää kehittämällä varmistetaan, että tiehankkeiden yhteydessä toteutetaan myös toimivat jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt. Erityisesti isoissa tiehankkeissa on varmistettava, että kävelyä ja pyöräilyä tarkastellaan yhdenvertaisesti autoliikenteen kanssa eikä kustannussäästöjä liian helposti haeta kävelyn ja pyöräilyn kustannuksella. Uusien tiehankkeiden yhteydessä on myös varmistettava, että syrjään jäävien tieosien käyttö ja parantamismahdollisuudet jalankulun ja pyöräilyn tarpeisiin otetaan järjestelmällisesti huomioon hankkeiden suunnittelun yhteydessä.

Uudenmaan ELY-keskus pitää kevyen liikenteen väylä- ja alikulkuhankkeiden tarvekorin ajan tasalla päivittämällä sitä säännöllisesti ja määrittelemällä kohteiden priorisointi-indeksit uusimpien tietojen mukaisesti. Hankkeiden priorisointimenetelmää kehitetään edelleen, kohteena mm. jalankulku- ja pyöräilyn ennustemenetelmien hyödyntäminen ja priorisointikriteerien painoarvojen kehittäminen.

### 15. Keskustojen ja palvelujen asiakaspysäköinti

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen suunnitelman toimenpide, jonka toteutumiseen ELY-keskuksella ei ole mahdollisuutta vaikuttaa.



## Matkaketjut toimiviksi

### 16. Rautatieasemien ja matkakeskusten pyöräpysäköinti

Joukkoliikenneviranomaisena ja kaavaohjaajana Uudenmaan ELY-keskus pyrkii pitämään esillä rautatieasemien, -seisakkeiden ja matkakeskusten pyöräpysäköinnin ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämistarpeita, vaikka niiden toteuttaminen ei kuuluisikaan ELY-keskuksen toimivaltaan.



### 17. Linja-autoasemien ja -pysäkkien pyöräpysäköinti

Uudenmaan ELY-keskus laatii joukkoliikenteen laatukäytäväsuunnitelmia keskeisiin joukkoliikennekäytäviin yhdessä kuntien kanssa. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus osallistuu kuntien tai HSL:n laatimiin muihin joukkoliikenneselvityksiin mm. tärkeimpien nousupysäkkien kartoittamiseksi. Suunnitelmien perusteella muodostetaan priorisoidut hanketarpeet, joita ELY-keskus toteuttaa omalta osaltaan pieniin joukkoliikennetoimenpiteisiin vuosittain varatulla rahoituksella.

Liikennekäytäväkohtainen toteutus yhdessä kuntien kanssa on osoittautunut hyväksi keinoksi nostaa ao. suunnan pysäkkipalvelutasoa näkyvästi, vaikka yksittäisissä kohteissa olisikin kyse melko pienistä toimenpiteistä. Toimenpiteet käsittävät mm. katosten parantamistoimia, pyöräpysäköinnin toteuttamista ja jalankulkuyhteyksien järjestelyjä.

Linja-autoasemien pyöräpysäköinnin ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittäminen ei kuulu Uudenmaan ELY-keskuksen toimivaltaan, mutta joukkoliikenneviranomaisena ja kaavaohjaajana ELY-keskus pyrkii pitämään esillä niiden kehittämistarpeita.

### 18. Pyörien kuljetus joukkoliikenteessä

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen suunnitelman toimenpide, jonka toteutumiseen ELY-keskuksella ei ole mahdollisuutta vaikuttaa.

## Kunnossapito kuntoon

### 19. Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnosta huolehtiminen

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsunnittelua sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmia kehitetään siten, että niissä käsitellään investointien lisäksi myös valtion ja kuntien kevyen liikenteen väylien kuntoa ja sen edellyttämää rahoitusta.

Uudenmaan ELY-keskus lisää kevyen liikenteen väylien päällystysmääriä väylien kunnon säilyttävälle, kohtuullisen päällystekierron edellyttämälle tasolle.

Uudenmaan ELY-keskus kehittää hankintatoimintaansa siten, että hoito- ja ylläpitourakoiden yhteydessä voidaan toteuttaa nykyistä enemmän ja joustavammin pieniä kävelyn ja pyöräilyn, liikenneturvallisuuden ja joukkoliikenteen toimenpiteitä (esim. ajoratamaalaukset, suojateiden tehostetut toimet, reunakivikorjaukset, pienet pyöriteiden parantamistoimet ym.) silloin, kun se on kokonaisuuden kannalta edullista.

Uudenmaan ELY-keskus tiukentaa työmaiden jalankulku- ja pyörätiejärjestelyjen ja jälkihoidon valvontaa ja laiminlyöntien sanktiointia urakka-asiakirjoissa. Työmaita koskevassa tiedottamisessa kerrotaan myös työmaiden vaikutuksista esteettömyyteen, pyöräilyyn, rullaluisteluun ym. (mm. pintamateriaalit, kiertotiet, tienlylystarpeet).

### 20. Jalkakäytävien ja pyöriteiden hyvä kesä- ja talvihoito

Jalankulku- ja pyöriteiden sekä pyöräilyverkkoon sisältyvien katuyhteyksien hoitoluokituksen tarkastelu otetaan jatkossa mukaan liikenneturvallisuussuunnitelmiin ja jalankulku- ja pyöräilyverkkoa koskeviin suunnitelmiin. Luokituksen ohella on tarpeen tarkastella hoidon tasoa ja sen muutos- ja yhtenäistämistarpeita eri kuntien ja valtion väylistä koostuvilla reiteillä, täsmähoitokohteiden tarvetta sekä jatkoselvitysten pohjaksi myös mahdollisia hoitovastuita koskevia muutos- ja yhteistyötarpeita.

Pyöräilyn laatukäytävillä pyritään takaamaan yhtäläinen, hyvä hoitotaso riippumatta siitä, sijaitseeko väylä valtion maantiellä tai eri kuntien katuverkolla. Uudenmaan ELY-keskus nostaa myös vilkkaimpien bussipysäkkien ja pysäkkiyhteyksien talvihoidon tasoa.

Jalankulku- ja pyöräilyväylillä tarjottavasta talvihoitotasosta tiedotetaan jatkossa myös asukkaille Uudenmaan ELY-keskuksen ja kuntien toimesta esimerkiksi pyöräilykarttojen nettiversioiden ja reittioppaiden yhteydessä.

Maantienvarsien kevyen liikenteen väylien (ja myös liittymäramppien ym.) kunnossapitovastuista valtion ja kuntien välillä on vuosien kuluessa sovittu tapauskohtaisesti hyvin kirjavilla tavoilla. Pahimmillaan kunnossapitovastuu vaihtuu muutaman sadan metrin välein. Vastuujaot eivät noudata yhteneviä periaatteita ja ovat paikoin epäselviä. Vastuujaot ja niiden perustana olevat sopimukset on tarpeen selvittää ja tehdä ehdotukset tarvittavista tarkistuksista. Ensimmäisessä vaiheessa selvitykset tehdään pyöräilyn laatukäytäviksi ehdotettavilta yhteyksiltä.

Kunnossapidon yhteensovittaminen hoidetaan käytännössä yleensä niin, että Uudenmaan ELY-keskuksen alueurakoitsija sopii asioista kunnan urakoitsijan kanssa. Vastaavasti myös ELY-keskuksen vastuulla olevien maanteiden pysäkkialueiden ja niille johtavien kuntien hoidossa olevien jalankulku- ja pyörätieyhteyksien kunnossapidon yhteensovitus tapahtuu urakoitsijoiden toimesta. Uudenmaan ELY-keskus selvittää yhdessä kuntien kanssa, miltä osin kunnossapitokäytännöistä olisi perusteltua sopia jo tilaajien välillä ja miten varmistetaan riittävä yhteistoiminta urakoitsijoiden välillä.

Uudenmaan ELY-keskus laatii joukkoliikenteen laatukäytävien vilkkaimpien pysäkkien täsmähoidosta tuote/hoitokortit, jotka toimitetaan hoitourakoiden lähtötiedoiksi. Vastaavat kortit laaditaan mahdollisista jalankulku- ja pyöräilyväylien täsmähoitokohteista.

Uudenmaan ELY-keskus selvittää erilaisten aurausterien käyttöä sekä jalankulkijoita (karheus) että pyöräilijöitä (tasaisuus) mahdollisimman hyvin palvelevan aurauksen aikaansaamiseksi. Tulosten perusteella päivitetään hoitourakoiden kalustovaatimuksia.

## 2.3 Kaikki lähellä

Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valintaa ohjaava tekijä. Nykyiset kehityssuunnat, yhdyskuntien hajautuminen ja palvelupisteiden vähentyminen, pidentävät matkojen pituuksia heikentäen kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Samalla autonomistuksen kasvu, varsinkin autokaupunkialueella yleinen perheen toinen auto, vähentää merkittävästi muiden kulkutapojen käyttöä.

Maankäytön suunnittelussa tulee olla olennaisena lähtökohtana kävelyn ja pyöräilyn edellytysten varmistaminen. Kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille ja pienempien taajamien keskustojen tuntumaan sijoittuva asunto- ja toimitilarakentaminen on avainasemassa. Julkisen ja yksityisen palveluverkon kehitystä on tärkeää ohjata siten, että palvelut ovat saavutettavissa myös jalan ja pyörällä.

**Keskeiset keinot, joilla turvataan mahdollisuus tehdä arkipäivän matkat jalan ja pyörällä, ovat**

- lyhyisiin etäisyyksiin ja sekoittuneisiin toimintoihin perustuvien jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeiden parantaminen ja lisärakentaminen
- julkisten ja kaupallisten lähipalvelujen vahvistaminen
- maankäyttöön hyvin kytkeytyvän jalankulku- ja pyöräverkon sekä kiinteistöjen pyöräpysäköinnin suunnittelu ja osoittaminen eriasteisissa kaavoissa

(Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020, 2012)

## Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan

### 21. Jalankulku- ja pyöräilykaupungin suunnittelu ja rakentaminen

Liikenne- ja kaupunkirakennevyöhykkeisiin perustuvat tarkastelut ovat yksi keino tuoda jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytykset paremmin näkyviin maankäytön suunnittelussa. ELY-keskus voi jatkossa edistää vyöhyketarkastelujen hyödyntämistä esittämällä niiden soveltamista maankäytön suunnittelun tarpeisiin ja tarpeen vaatiessa osallistumalla tarkastelujen rahoitukseen.

ELY-keskuksen sisällä varmistetaan se, että esisuunnitteluyksikkö saa tietoonsa kuntien ELYn kanssa tekemät suunnittelu- ja toteuttamissopimukset. Näin voidaan varmistaa se, että kuntien maantieverkolle tekemät toimet ovat linjassa ELYn omien toimien kanssa.

### 22. Kaavojen liikennevaikutusten arviointi

Suunnittelijoiden tueksi on laadittu ohjeita kävelyn ja pyöräilyn huomioon ottamiseksi maankäytön suunnittelussa (mm. Reijo Vaarala: Kävely ja pyöräily kaavoituksessa, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 51/2011 ja Tiehallinnon keinoja liikenteen kysynnän hallinnassa, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 53/2008). Käytännön suunnittelutyötä varten tarvitaan lisäksi ohjeiden tiivistämistä yhteenvedoiksi ja muistilistoiksi. ELY-keskus on teettämässä liikennesuunnittelusta kaavoituksessa opinnäytetyönä yhteenvedoa, joka sisältää myös kävelyn ja pyöräilyn kannalta keskeiset asiat.

ELY-keskus huolehtii koulutuksen, tietopankin, ohjeiden pilotoinnin ym. keinojen avulla siitä, että sen oma henkilöstö tuntee em. maankäytön suunnittelun tueksi laaditut julkaisut ja muistilistat. ELY-keskus myös vie muistilistoja aktiivisesti kuntien viranhaltijoiden ja konsulttien tietoon sekä edellyttää niissä esitettyjen kysymysten käsittelemistä kaavatöiden yhteydessä.

## Palvelut lähelle

### 23. Kaupallisten palvelujen sijoittumisen ohjaus

ELY-keskus vaikuttaa kaupallisten palvelujen sijainnin ohjaukseen osallistumalla maankäytön suunnitteluun ja valvomalla kaavojen noudattamista maankäyttö- ja rakennuslain mukaisilla menettelytavoilla.



## 24. Julkisten palvelujen liikennevaikutusten arviointi

ELY-keskuksen näkökulmasta keskeisimpiä julkisten palvelujen muutoksia ovat kouluverkossa tapahtuvat muutokset. Esimerkiksi uuden koulun rakentaminen voi tuoda uusia kevyen liikenteen väylätarpeita tai koulun lakkauttaminen poistaa väylän rakentamistarpeen. ELY kehittää yhteistyötä kuntien kanssa siten, että tieto kuntien tekemistä kouluverkkoa koskevista suunnitelmista ja päätöksistä tulee mahdollisimman pian myös ELYlle.

ELY pyrkii myös edistämään julkisen palveluverkon muutoksista seuraavien liikennevaikutusten riittävää arviointia.



## Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin

### 25. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet yleis-, asema- ja maakuntakaavoihin

Kaavaprosessien yhteydessä ELY-keskus vaatii, että yleis- ja osayleiskaavoissa esitetään jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkkovaraukset ja asemakaavoissa tehdään niiden edellyttämät tilavaraukset. Myös tonttien sisäiset jalankulku- ja pyöräily-yhteydet on mietittävä jo kaavoituksen yhteydessä.

Ratkaisujen taustalle tarvitaan riittävää verkkotason suunnittelua joko yleiskaavan laatimisen yhteydessä tai erillisissä verkkosuunnitelmissa. Tarvittaessa ELY-keskus muistuttaa liikenneselvitysten tekemisestä heti kaavatyön alkaessa, osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa laadittaessa, ja osallistuu omalta osaltaan verkkosuunnitelmien tekemiseen.

### 26. Pyöräpysäköintinormien asettaminen

Kaavaprosessien yhteydessä ELY-keskus muistuttaa, että asuin- ja liiketonteille tulee asettaa riittävän ja toimivan pyöräpysäköinnin turvaavat pysäköintinormit. Pysäköintinormit voidaan määrittää myös kuntien rakennusjärjestyksissä.

## 2.4 Järjestelmä toimii

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on vietävä tavoitelauseista konkreettiseksi osaksi yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Hyvä tahto ei riitä, vaan tarvitaan kävelyä ja pyöräilyä edistäviä valintoja yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavissa päätöksissä ja resurssien jaossa.

Sekä liikennesektorin rahoituksessa että henkilöresursoinnissa tulisi pyrkiä siihen, että eri kulkumuotoja resursoidaan tavoiteltavan kulkumuotojakauman mukaisesti. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet ovat yksittäisinä pieniä ja myös edullisia verrattuna isoihin liikennehankkeisiin.

Tahto ja tavoitteisiin sitoutuminen punnitaan myös silloin, kun kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii taloudellisia kannustimia työmatkakävelyn ja -pyöräilyn edistämiseksi tai autoilua rajoittavia toimenpiteitä, kuten nopeuksien hillintää ja liikennetilän uudelleenjakoa.

### **Keskeiset keinot kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi ovat**

- kävelyn ja pyöräilyn nostaminen selvästi nykyistä enemmän esille valtion ja kuntien liikennepolitiikassa
- kävelyä ja pyöräilyä tukevat työmatkaliikenteen taloudelliset kannustimet
- riittävät ja osaavat henkilöresurssit jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluun ja edistämiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn määrien seuranta
- kävelyn ja pyöräilyn kasvua ja turvallisuutta tukevat liikennesäännöt, niitä koskeva tiedotus ja valvonta

(Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020, 2012)

## Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta

### 27. Kävely ja pyöräily näkyviin liikennesuunnittelussa ja -politiikassa

Uudenmaan ELY-keskus huolehtii siitä, että kävelyä ja pyöräilyä käsitellään tasavertaisesti muiden liikennemuotojen rinnalla kaikissa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin ja asemiin vaikuttavissa ELY-keskuksen suunnitelmissa, linjauksissa ja päätöksentekotilanteissa. Erityisesti kaupunkiseutujen ja taajamien liikenteessä suositaan ja edistetään kestäviä liikennemuotoja – jalankulku, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Uudenmaan ELY-keskus tukee sitä, että kävelyn ja pyöräilyn edellytykset ja edistämistavoitteet nostetaan esiin alueen yhteisissä liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja muussa strategisen tason suunnittelussa ja viedään myös poliittisen tason käsittelyyn.

Uudenmaan ELY-keskus määrittää ja vie kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet konkreettisiksi rahoituksen ja päätöksenteon kohteiksi, tarvittaessa isommiksi kokonaisuuksiksi paketoiden.

Liikennejärjestelmän rahoitus ja sen kohdentuminen nostetaan entistä aktiivisemman tarkastelun kohteeksi liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Pienten investointihankkeiden, kuten kevyen liikenteen väylien, toteuttamiselle haetaan aktiivisesti rahoituskanavia ja -malleja, esimerkkinä kaupunkiseutujen MAL-rahoitus<sup>9</sup>.

Uudenmaan ELY-keskus tukee liikennepolitiikan linjauksia, joissa investointirahoituksen painotusta siirretään nykyistä enemmän pieniin, tehokkaisiin toimenpiteisiin, kuten kävely- ja pyöräilyjärjestelyihin.

Tiehankkeiden yhteydessä toteutetaan myös toimivat jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt. Hankkeen eri vaiheissa mahdollisesti tapahtuvaa kustannusten karsimista ei toteuteta siten, että tarpeelliset jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyt jätetään toteuttamatta. Tämä varmistetaan riittävällä tiedonkululla sekä Uudenmaan ELY-keskuksen sisällä että Liikenneviraston vastuulla olevissa suurissa hankkeissa Liikenneviraston ja Uudenmaan ELY-keskuksen välillä.

<sup>9</sup> Valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon (2012) mukaan valtio rahoittaa yhdessä kuntien kanssa pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia ensi vaiheessa Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimusmenettelyn edistämiseksi. Toimenpiteet suunnataan niin, että ne parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.



Uudenmaan ELY-keskus luo tiehankkeiden suunnitteluun auditointimenettelyt, joilla varmistetaan paitsi kävelyn ja pyöräilyn, myös joukkoliikenteen, matkaketjujen, liikenneturvallisuuden ym. huomioon otto suunnitelmissa. Auditointimenettelyä voidaan soveltaa myös merkittäviin kaavoihin liittyviin liikennesuunnitelmiin.

Paras käytännön tieto jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien käytöstä ja tarpeesta on paikallisilla asukkailla. Tiehankkeisiin liittyvässä vuorovaikutuksessa kiinnitetään huomiota siihen, että kävelyn ja pyöräilyn tarpeista pyydetään ja saadaan riittävästi palautetta.

## **28. Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn taloudelliset kannustimet**

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen suunnitelman toimenpide, jonka toteutumiseen ELY-keskuksella ei ole mahdollisuutta vaikuttaa.

## **29. Kävelyn ja pyöräilyn aktiivinen seuranta**

Uudenmaan ELY-keskus on aktiivisesti mukana kävelyn ja pyöräilyn pysyvän laskentajärjestelmän kehittämisessä ja toteuttamisessa. ELY-keskus määrittää alueeltaan verkon, jonka kävely- ja pyöräilymääriä tulisi seurata, laatii suunnitelman tarvittavista laskentapaikoista ja -tavoista sekä tulosten käsittelystä ja käynnistää laskennat.

Uudenmaan ELY-keskus tukee jalankulun ja pyöräilyn liikennemallin (Brutus-simulointimalli) laajentamista Helsingin seudun ohella muille kaupunkiseuduille verkkosuunnittelun tarpeisiin. Käynnissä olevan Lahden kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman yhteydessä malli rakennetaan Päijät-Hämeen alueelle. Vastaava malli on tarkoitus rakentaa myös Kanta-Hämeeseen.

Simulointimallin hyödyntämismahdollisuuksia ovat

- verkollisten puutteiden kartoittaminen
- käyttäjämäärien hyödyntäminen pääpyörätieverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittelyssä
- käyttäjämäärien hyödyntäminen verkon laatuominaisuuksien määrittelyssä
- eri käyttäjäryhmien reittien ja tarpeiden tunnistaminen
- kunnossapitoluokituksen (laatutason) määrittely käyttäjämäärien ja käyttäjäryhmien (esim. työmatkat) perusteella
- pyörien liityntäpysäköinnin tarve ja mitoitus, pysäkkien priorisointi ja pääyhteydet pysäkeille:
- väylähankkeiden priorisointi mallin tuottamien käyttäjämäärien perusteella
- verkollisten (ja maankäyttöllisten) toimenpiteiden vaikutustenarviointi



Uudenmaan ELY-keskus tukee harkinnan mukaan esimerkiksi opinnäytetöitä, joiden avulla tuotetaan liikennetutkimusaineistoista kävelyä ja pyöräilyä koskevaa taustatietoa ja tiiviitä analyyskejä mm. liikennejärjestelmätyön tarpeisiin. Uudenmaan ELY-keskus osallistuu tarpeen ja harkinnan mukaan alueensa jalankulkua ja pyöräilyä koskeviin tutkimuksiin ja selvityksiin, esimerkkinä Aalto-yliopiston kanssa toteutetut selvitykset autoilijoiden käyttäytymisestä erityyppisten suojateiden kohdalla eri nopeusrajoituksen alueilla.

### **30. Henkilöresurssien lisääminen**

Uudenmaan ELY-keskus tekee yhteistyötä kuntien kanssa ja tarjoaa siten asiantuntemustaan kuntien käyttöön.

Uudenmaan ELY-keskus selvittää mahdollisuuksia kytkeä suunnitelmien auditointiin tai lausuntomenettelyihin mahdollisia alueen pyöräily- ja asukasjärjestöjä ja hyödyntää näin tehokkaasti paikallista asiantuntemusta.

Uudenmaan ELY-keskus tekee yhteistyötä alan oppilaitosten kanssa ja pyrkii mahdollisuuksiensa mukaan tarjoamaan opiskelijoille harjoitustöiden aiheiksi ja kesätöiksi erilaisia pieniä tutkimus- ja inventointitehtäviä.

## **Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita**

### **31. Suojateiden kunnioittaminen**

Autoilijat noudattavat heikosti suojateiden väistämissääntöjä ja suuri osa jalankulkuonnettomuuksista tapahtuu juuri suojateilla. Jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi Uudenmaan ELY-keskus hillitsee autoliikenteen nopeuksia ja parantaa suojatiejärjestelyjä ongelmakohtissa.



### **32. Selvitys pyöräilyratkaisujen kehittämisestä**

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa suunnitelmassa esitetään selvityksiä pyöräliikenteen väistämissääntöjä, yksisuuntaisten katujen kaksisuuntaista pyöräilyä ym. liikennesääntöjä ja -järjestelyjä koskevista ratkaisuista. Selvitysten tekeminen on liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston vastuulla. Tarvittaessa myös Uudenmaan ELY-keskus on valmis osallistumaan selvitysten tekemiseen.

## **Ryhdytään toimeen**

### **33. Ensimmäinen askel: pilottihankkeiden käynnistäminen**

Uudenmaan ELY-keskus pyrkii omalta osaltaan aktiivisesti osallistumaan valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmassa ehdotettuun mallikuntahankkeeseen ja muihin pilottihankkeisiin.

### 3 Jatkotoimenpiteet

Uudenmaan ELY-keskuksen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmaa aletaan toteuttaa heti. Monet luvussa 2 kuvatut toimet ovat jo käynnissä tai käynnistetty suunnitelman laatimisen aikana.

Toimenpiteiden etenemistä seurataan jatkuvasti. Työkaluna toimii suunnitelman seurantataulukko, johon toimenpiteiden tilanne kirjataan vähintään kerran vuodessa. Taulukkoa voidaan käsitellä mm. seudullisissa kävelyn ja pyöräilyn yhteistyöryhmissä.

Uudenmaan ELY-keskus osallistuu aktiivisesti seudullisten kävelyn ja pyöräilyn yhteistyöryhmien toimintaan. Kuntakohtaisiin ryhmiin ELY-keskuksella ei ole resursseja osallistua, mutta myös niiden toimintaa seurataan mielellään esimerkiksi sähköpostijakelun kautta.



Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 72/2012					
Vasruualue Liikenne ja infrastruktuuri					
Tekijät Mari Ahonen, Uudenmaan ELY-keskus Sakari Somerpalo, Annamari Ruona- koski ja Mikko Lautala, Linea Konsultit Oy Juha Heltimo, Strafica Oy		Julkaisuaika Lokakuu 2012			
		Kustantaja   Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja   toimeksiantaja			
Julkaisun nimi <b>Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma</b> Uudenmaan ELY-keskus: Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme					
Tiivistelmä Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee liikennepolitiikan keskeisiä tavoitteita toimivasta, terveellisestä, taloudellisesta ja ympäristön kannalta kestävästä liikennejärjestelmästä. Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu edellyttää sitä, että arkimatkojen tekeminen jalan ja pyörällä on sujuvaa ja turvallista ja että päivittäisten toimintojen edellyttämien matkojen pituudet pysyvät riittävän lyhyinä. ELY-keskuksilla on merkittävä rooli näiden reunaehtojen kehitykselle niin maantieverisien jalankulku- ja pyöräilyolosuhteista vastaavana tienpitäjänä, kaupunkiseutujen ja taajamien liikennejärjestelmän suunnitteluun yhdessä muiden tahojen kanssa osallistuvana asian-tuntijatahoja kuin kuntien kaavoitusta ohjaavana viranomaisena.  Tärkeimmät keinot kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi ja suosion lisäämiseksi on koottu eri tahojen yhteistyönä laadi-ttuun, vuoden 2012 alussa valmistuneeseen Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliseen toimenpidesuunnitelmaan 2020. Nyt laadittu Uu-denmaan ELY-keskuksen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma kertoo, miten Uudenmaan ELY-keskus toimii kävelyn ja pyöräi-lyn edistämiseksi ja valtakunnallisen suunnitelman toteuttamiseksi.  Uudenmaan ELY-keskuksen suunnitelmassa on valtakunnallisen suunnitelman tapaan neljään teemaan ryhmiteltyä 33 toimenpide-otsikkoo, joiden alla konkreettiset toimenpiteet on kuvattu. Teemoja ovat asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen (Tärkeät valinnat), kävelyä ja pyöräilyä tukevan liikenneinfrastruktuurin ja liikkumisympäristön kehittäminen (Reitti selvä), jalan ja pyörällä liik-kumista suosivan yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon edistäminen (Kaikki lähellä) sekä kävelyn ja pyöräilyn asemaa hallinnossa, päätöksenteossa, rahoituksessa ja suunnittelussa koskevat kehittämis ehdotukset (Järjestelmä toimii).  Uudenmaan ELY-keskuksen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmaa aletaan toteuttaa heti. Monet suunnitelmassa kuvatut toimet ovat jo käynnissä tai käynnistetty suunnitelman laatimisen aikana. Toimenpiteiden etenemistä seurataan ja niiden tilannetta käsitellään jatkossa mm. seudullisissa kävelyn ja pyöräilyn yhteistyöryhmissä.					
Asiasanat (YSA:n mukaan) Jalankulku, pyöräily, kevyen liikenteen väylät, kävelytiet, pyörätiet, suojatiet, liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, liikennehallinto, maankäytön suunnittelu					
ISBN (painettu) 978-952-257-584-5	ISBN (PDF) 978-952-257-585-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	
www www.ely-keskus.fi/julkaisut   www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-585-2	Kieli suomi	Sivumäärä 36	
Julkaisun myynti/jakaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri, Opastinsilta 12 B, 00520 Helsinki Puhelinvaihte: 0295 021 000					
Kustannuspaikka ja aika Helsinki, 2012			Painotalo Kopijyvä Oy		



Publikationens serie och nummer Rapporter 72/2012				
Ansvarsområdes Trafik och infrastruktur				
Författare Mari Ahonen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland Sakari Somerpalo, Annamari Ruonakoski och Mikko Lautala, Linea Konsultit Oy Juha Heltimo, Strafica Oy		Publiceringsdatum Oktober 2012		
		Utgivare   Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansör   uppdragsgivare		
Publikationens titel <b>Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma</b> Uudenmaan ELY-keskus: Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme (Åtgärdsplan för gång och cykelåkning, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland: Nyland, Egentliga Tavastland och Päijänne-Tavastland)				
Sammandrag Befrämjandet av gång och cykelåkning stöder trafikpolitikens centrala målsättningar ifråga om ett med tanke på funktion, hälsosamhet, ekonomi och miljö hållbart trafiksystem. För att gåendet och cyklandet skall bli populärare krävs att vardagsfärderna låter sig göras smidigt och tryggt till fots och med cykel och att längden på de färder, som de dagliga aktiviteterna förutsätter, håller sig inom rimliga gränser. ELY-centralerna har en viktig roll när det gäller att förbättra dessa randvillkor både som väghållare med ansvar för gång- och cykeltrafikförhållandena längs landsvägarna, i egenskap av sakkunnigpart, som tillsammans med andra aktörer deltar i trafiksystemplaneringen i stadsregioner och tätorter, och som kommunernas planläggningsstyrande myndighet.  De viktigaste sätten att förbättra gång- och cykeltrafikens förhållanden och att öka dess popularitet redovisas i den i början på år 2012 publicerade nationella åtgärdsplanen för gång och cykelåkning, som med sikte på år 2020 uppgjorts i samarbete mellan olika parter. Nylands ELY-centrals nu utarbetade åtgärdsplan för gång och cykelåkning visar vad Nylands ELY-central gör för att främja gång och cykelåkning och för att förverkliga den nationella planen.  Liksom i den nationella planen finns det också i Nylands ELY-centrals plan 33 åtgärdsrubriker grupperade i fyra teman, under vilka rubriker de konkreta åtgärderna beskrivs. Temana är attityd- och rörelsevanepåverkan (Viktiga val), utvecklande av gång- och cykelåkningsstödjande trafikinfrastruktur och rörelsemiljö (Rutten klar), främjande av gång- och cykelåkningsgynnande samhällsstruktur och servicenät (Allt nära) samt förbättringsförslag rörande gång- och cykeltrafikens ställning i förvaltning, beslutsfattande, finansiering och planering (Systemet fungerar).  Nylands ELY-centrals åtgärdsplan för gång och cykelåkning börjar genast förverkligas. Många i planen beskrivna åtgärder har redan inletts under den tid planen uppgjorts. Man följer med hur åtgärderna avancerar och läget dryftas i fortsättningen bl.a. i den regionala samarbetsgruppen för gång och cykelåkning.				
Nyckelord (enligt Allärs) Gång, cykling, lätttrafikleder, gångvägar, cykelvägar, skyddsvägar, trafiksäkerhet, trafikfostran, trafikadministration, markanvändningsplanering				
ISBN (tryckt) 978-952-257-584-5	ISBN (PDF) 978-952-257-585-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.ely-centralen.fi/publikationer   www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-585-2		Språk Finska Sidantal 36
Beställningar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Trafik och infrastruktur, Semaforbron 12 A, 00520 Helsingfors Telefonväxel: 0295 021 000				
Förläggningsort och datum Helsingfors, 2012			Tryckeri Kopijyvä Oy	



**RAPORTTEJA 72 | 2012**  
**KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TOIMENPIDESUUNNITELMA**  
**UUDENMAAN ELY-KESKUS: UUSIMAA, KANTA-HÄME JA PÄIJÄT-HÄME**

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-257-584-5 (painettu)**  
**ISBN 978-952-257-585-2 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**  
**ISSN 2242-2846 (painettu)**  
**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-257-585-2**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**